

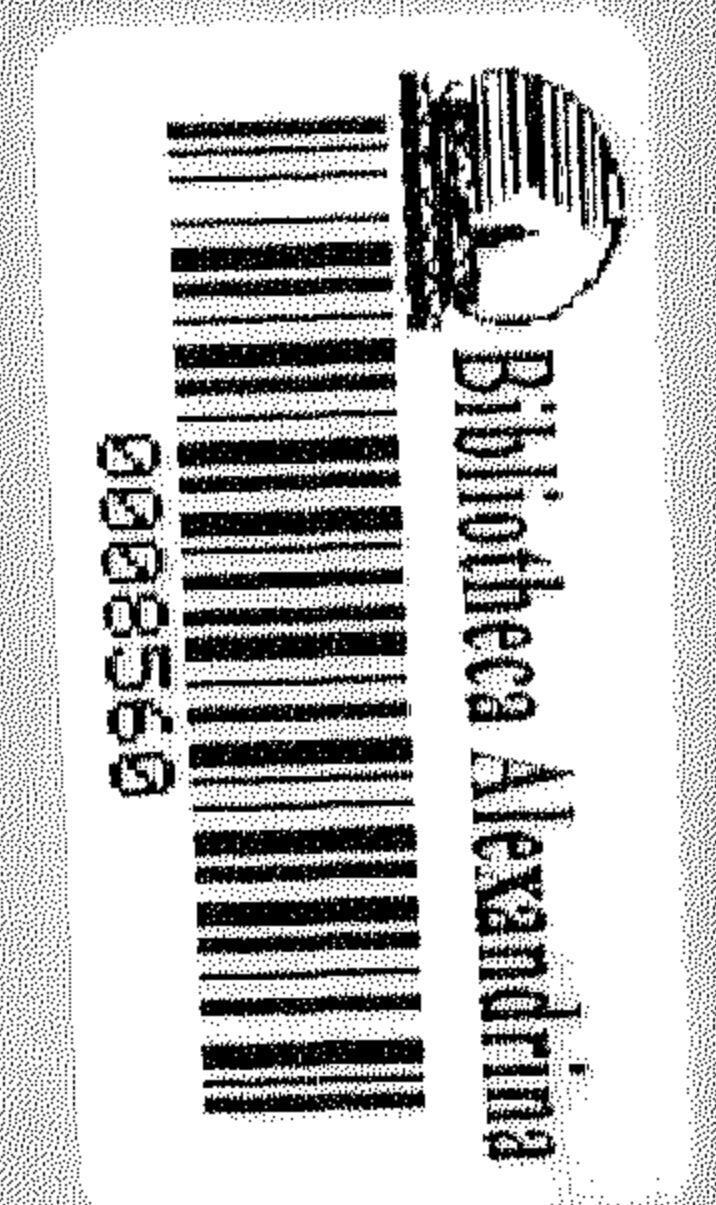
الدكتور جمال حمدان

جغرافية المِدين

الطبعة الثانية منقحة

عالم الكتب

٣٨ شارع عبد الحافظ لوزن - القاهرة ١١٠٢٩٦٢



لبيع العامة مكتبة الاسكندرية رقم البيع: <u>307.121</u> رقم التسجيل: <u>15</u>

307.121

٢٢٢

(مكتبة الاسكندرية)
 رقم البيع: 307.121
 رقم التسجيل: 15

(مكتبة الاسكندرية)
 رقم البيع: 307.121
 رقم التسجيل: 15

الدكتور جمال حمدان

جغرافية المِدين

الطبعة الثانية منقحة

عالم الكتب

٣٨ شارع عبد الحال لربوب - القاهرة ١٠٠١٠٠ ٣٩٢٦٤

الفهرس

الصفحة

مقدمة الطبعة الثانية ٤

مقدمة فى تعريف المدينة ٥

الباب الأول - وظائف المدن

الفصل الأول : الوظيفة الحربية ٢٢

الفصل الثانى : الوظيفة التجارية ٤٥

الفصل الثالث : الوظيفة السياسية ٨١

الفصل الرابع : الوظيفة الصناعية ٩١

الفصل الخامس : الوظيفة الصحية والترفيهية ١٥٧

الفصل السادس : الوظيفة الدينية والثقافية ١٧٤

الباب الثانى - توزيع المدن

الفصل السابع : التباعد ١٩٥

الفصل الثامن : الحجم ٢٣٢

الفصل التاسع : الموقع ٢٧٧

الباب الثالث - ايكولوجية المدن الاقليمية

الفصل العاشر : اقليم المدينة ٣٢٠

الفصل الحادى عشر : الاقليمية والمدن ٣٧٧

مقدمة الطبعة الثانية

فى هذه الطبعة من الجزء الأول من « جغرافية المدن » ، رأينا أن نضغط -حجم الكتاب ، تيسيرا لتداوله ، حتى يكون فى متناول الجميع . فقم حذف المقدمة المطولة فى المنهج . وكذلك الجزء التاريخى . كذلك وجدنا من اللازم أن نستبعد هوامش المراجع الواردة بتفصيل شديد ، واستعضنا عنها فى نهاية الكتاب بقبت واف من المصادر الأساسية فى المادة .

وفيما عدا هذا ، يظل جسم الكتاب كما كان ، مؤلفا من ثلاثة أبواب رئيسية ، هى الوظائف والتوزيع والايكولوجيا الاقليمية ، وهى التى تمثل صلب دراسة المادة . وقد عدلنا بعض الشئ فى طريقة العرض والاخراج ، كما أدخلنا بعض التعديلات والتنقيح فى النص . وجددنا الأرقام والاحصائيات ، ولكن جوهر الكتاب يظل قائما . ونرجو أن نتمكن قريبا من اصدار الجزء الثانى من هذا العمل .

ولا يسع المؤلف فى هذه المناسبة الا ان يكرر شكره وتقديره العميق للفنان الأستاذ ادوارد ابراهيم سعد ، المدرس الأول بالمدارس الثانوية بوزارة التربية والتعليم ، لقاء تفضله بالقيام برسم خرائط الكتاب جميعا ، فكانت هذه المجموعة الحافلة التى جمعت بين الدقة الكارتوجرافية والجمال الفنى الحساس .

كذلك يجد المؤلف من دواعى سروره واعتزازه ان يخص بالذكر والتقدير « عالم الكتب » ، دار النشر المرائدة التى تفضلت مشكورة باقتراح اعادة الطبع تم تعهدتها بالعناية الفائقة فى الاخراج حتى جاءت بهذه الصورة المشرقة .

مقدمة

فى تعريف المدينة

ما المدينة ؟ كيف نعرفها ؟ فى اللغة أن المدينة من الاستقرار - مدن :
أقام • ولكن القرية أيضا من الاستقرار • فالأساس اللغوى أن عرب
المدينة والقرية معا بالنسبة للترحل والبدواة ، فانه لا يصلح أساسا لتعريف
كل منهما بالنسبة للآخر • ويبدو أن فكرة المدينة واضحة لدينا جميعا :
فكلنا نعرفها بالقياس الى الريف والقرية ، ومع ذلك فان احدا لم يعطها
التعريف المقتنع • فنحن نضفى لقب مدينة على مجموعة شديدة التباين من
الحالات settlements : ابتداء من البندر المتواضع الى المدينة - الامبراطورية
cité-empire مثل نيويورك ، ومن معسكر التعبدى الى معسكر الحرب
... الخ • ولكننا نجمع بينها لأننا ندرك أن بينها جميعا على الأقل قاسما
مشتركا أصغر ، فما هو ؟ ثمة خمسة أسس للتعريف : الاحصائى ، الادارى ،
التارىخى ، اللاندسكىيى ، الوظيفى •

التعريف الاحصائى

يتخذ الاحصائيون هذا الأساس لتصنيف الحالات البشرية وتحديد
نسب سكان المدن الى مجموع السكان العام • وقد شاع استخدامه لأنه يبدو
قاطعا واضحا سهلا • ويمكن أن نميز منه بين نوعين ، الحجم والكثافة •

١ - الحجم : فأما الحجم فقد حددوا عددا من السكان تصبح الحلة
عنده أو بعده مدينة • ولكن هذا التبسيط يصطدم بالحقائق • فأولا ، يختلف هذا
العدد من مكان الى آخر بحسب حضارته • فهو فى أيرلندا ١٥٠٠ ، وفى
فرنسا والمانيا وتشيكوسلوفاكيا وتركيا ٢٠٠٠ ، وهو رقم تبناه المكتب

الدولى للاحصاء ، وهو فى الولايات المتحدة والمكسيك ٢٥٠٠ ، وفى هولندا واليونان ٥٠٠٠ ، وفى مصر ١١٠٠٠ . ثم هو ، ثانيا ، يتغير داخل البلد الواحد على الزمن ، كما حدث فى فرنسا وانجلترا وإيطاليا والولايات المتحدة ، حيث كان فى الأخيرة ٨٠٠٠ فى ١٩٠٠ ، فأصبح ٢٥٠٠ بين ١٩١٠ ، ١٩٤٠ .

ثم ، ثالثا ، يتعثر الأساس العددي حين يتعقد شكل الحلة . ففكرة الحلة المجمعّة النووية nuclear القديمة المحددة داخل سور المدينة قد انساحت الى أشكال مركبة ليست متصلة دائما . فهنا قد يفشل الأساس الحجمى ونلجأ الى استكمال بالأساس الكثافى . لكن الأهم من ذلك أن الحجم يخضع احصائيا لمبدأ التغير المتصل continuous variation ، فمن الواضح أن مكانا ما لن يتحول الى مدينة لجرد أنه زاد من ٢٤٩٩ الى ٢٥٠٠ ! وبالعكس ، عندما تتدهور مدينة وتتناقص فانها لا تتحول الى قرية ، بل هى فى أمريكا مثلا قد تختفى تماما ولكنها لن تترك بدلها قرية .

ثم ان الحجم فى ذاته ليس كافيا من حيث المبدأ : فهناك حالات ضخمة جدا فى بعض جهات العالم ، ولكنها قرى بكل معنى الكلمة فى مظهرها وفى وظيفتها . والمثال الكلاسيكى هو قرى سهل المجر التى توصف « بـسكن الفلاحين peasant cities » مثل Kecs-kemet (١٨٧ ألفا) Hodmezovasarhely (٦٩ ألفا) ! وبالمثل فى بلغاريا وصقلية . وقد يكون مثل هذا التجمع ضرورة للدفاع والحماية . كذلك الحال فى مناطق من الشرق الأقصى الكثيف السكان . حيث أدت قلة الأرض وعامل اقتصاد المكان space economy الى تضخم الحلة القائمة ، خيرا من اضافة حلة جديدة . هكذا وجد بيير جورو فى تونكين ، حيث الكثافة تزيد عن ١٠٠٠ - ١٥٠٠ فى الكم^٢ . وجد قرى تزيد عن ١٠٠٠٠ ، بينما فى اليابان قبل الحرب كان يعيش ٥٧٪ من

السكان في « مدن زراعية villes-agricoles » تتراوح بين ٢٠٠٠ ،
١٠٠٠٠ .

وفي مصر لا تفعل حركة السكان سوى أن تنقل القرى الصغرى الى
قنات الأحجام الأكبر ، فكانت بلقاس مثلا حتى العشرينات قرية رغم سكانها
البالغين ١٧ ألفا ، وفي ١٩٤٧ كانت سرس الليان ٢٠ ألفا ولكنها قرية
بينما قد تكون جبهة في جرجا أكبر « قرية » في مصر : ٢٨٩٤٢ في
١٩٤٧ ! ومن الناحية الأخرى هناك حالات قد لا تزيد عن بضع مئات ولكنها
مدن بكل معنى الكلمة ، وهذا شائع في غرب أوروبا ، ولكن في أمريكا خاصة
(المدن القزمية microvilles) .

٢ - الكثافة : أما عن الكثافة فلا تبدو أساسا أفضل ، فليس ثمة حد
كثافي تنتهي عنده القرية وتبدأ المدينة . وبعض القرى كظ كث ، بينما هناك
مدن مخلخلة مهلهلة . ففي السيتي في لندن شبه خال من السكان ، بينما
« قسم » رتشمند في نيويورك أقل كثافة سكان من حالات اكوام العصر
الحجري الحديث pile dwellings ! ثم ان الكثافة في المدن عامل شديد
التفاوت : من ١٠ في الهكتار المربع في أستراليا ونيوزيلندا الى ٢٢٢ في
باريس . وفي أواخر القرن الماضي قدر بول ميريو Meuriot كثافة
باريس بنحو ٢٢٦ في الهكتار ، برلين ٢٦٠ ، وسان بطرسبرج ١٤٠ ، ولندن
الداخلية ٨٢٦ .

وقد حاول ويلكوكس W. F. Willcox ، بدراسة إحدى مقاطعات
ولاية نيويورك ، وضع مقياس كثافي لتحديد المدن كالآتي : - ١٠٠ في الميل^٢ .
للريف ، من ١٠٠ الى ١٠٠٠ للقرى + ١٠٠٠ للمدن . ولكنه مقياس محلي
لا قيمة عامة له . ومن ناحية أخرى يقترح مارك جفرسون أن كثافة ١٠٠٠٠ .

فى الميل ٢ تؤهل المكان لأن يعد مدينة • كما يحاول فايشل Weichel أن يضع مقياسا كثافيا مدرجا لكل أنواع الاقتصاد (بالميل ٢) :

الكثافة	الاقتصاد	الكثافة	الاقتصاد
صفر - ٨	الصيد والقنص	٢٥٦ - ٢٨١	الصناعة تسود
٨ - ٢٦	الرعى والأخشاب	٣٨١ - ٥١٢	الضواحي الصناعية
٢٦ - ٦٤	الزراعة تبدأ	٥١٢ - ٢٥٦٠	المدن الصناعية
٦٤ - ١٩٢	الزراعة	٢٥٦٠ - ٥١٢٠	قلب المدن الصغيرة
١٩٢ - ٢٥٦	الصناعة تبدأ	٥١٢٠ - ١٢٨٠٠	قلب المدن المتوسطة

ليس هناك اتفاق اذن على قيمة الكثافة كمؤشر مدنى • ومن الصعب استخدامها لتعقيدها ، ولو أن الولايات المتحدة تستعملها الآن بجانب الحجم : فكثافة ١٠٠٠ فى الميل ٢ تؤكد تحديد نوع الحلة بعد بحث حجمها •

التعريف الادارى

كثيرا ما حددت المدينة بصيغة قضائية ، فكان المكان يعلن مدينة فى مرسوم charter يمنحها حقوقا ويفرض عليها واجبات معينة تميزها عن الريف ، كاقامة الأسواق والحصون والصور • فكانت المدينة الوسيطة كما وجد بيرين Pirenne جزيرة قضائية فى وسط الريف • وقد انتهى هذا مع العصور الوسطى • ولكن لازال الأساس الادارى فى تحديد حيثية المدن مستعملا فى بعض البلاد مثل بريطانيا والنرويج واليابان • فمثلا فى بريطانيا ، المدينة city هى ما كانت مركزا لأسقف •

على أن مراسيم المدن لم تعرف فى مناطق كثيرة فى العالم كالشرق ، وأهم من ذلك أن الأساس الادارى فى الواقع لا قيمة حقيقية له : فهو أساس لاحق ex post facto لا سابق ، نتيجة لا سبب : فالحلة ليست مدينة لأنها منحت مرسوما ، وانما هى نالت المرسوم لأنها قد أصبحت مدينة •

التعريف التاريخي

قد يمكن للوراء التاريخي أن يصحح من عيوب الأسس الأخرى .
فالمدن التاريخية التي تدهورت تظل تحتفظ بحقوقها وبآثارها وقلاعها التي
قد تكون أبلغ دلالة من الاحصاء : مثال ذلك فيزبي Visby في البلطيق .
ومع ذلك فهذه الطريقة تؤدي غالباً الى نتائج غريبة : فتكون Hauenstein
في بادن مدينة رغم أن تعدادها ١٩١ نسمة ! ومن ناحية أخرى هناك
مدن - ومدن ضخمة - بلا تاريخ sans histoire : المدن الشيطانية الأمريكية
مثلاً . . . فالأساس التاريخي إذن ليس تعريفاً مقبولا ، وهو كالأداری ، تعريف
شكلي لا موضوعي .

التعريف الملائندسكيي

هذا التعريف عزيز على كثير من الجغرافيين من مدرسة « الملائندسكيي
البحث » . فالمدينة حقيقة مادية مرئية في الملائندسكيي يمكن أن نحددها
باحساساتنا الخارجية . ويمكن أن نتعرف على المدينة بمظهر مبانيها
وبكتلتها وطبيعة شوارعها ومؤسساتها ومصانعها ، وكذلك بالبروفيل
urban profile . ولا شك أن لهذا الأساس قيمته ومبرره : ففيه
تجسيم ملموس لأسس أخرى ككتلة السكان وكثافة البناء والبعد التاريخي
والحيثية الادارية ، كما أن فيه تعبيراً مرئياً عن الوظائف المدنية . لهذا
نجد هانز دوريس Dorries يتبنى هذا الأساس في تعريفه ، فعنده تتميز
المدينة « بشكلها المنتظم بدرجة أو بأخرى ، المغلق ، المجمع حول نواة من
السهل تميزها ، وبمظهرها شديد التنوع المؤلف من عناصر شديدة التباين
جداً » .

ومع ذلك فليس التعريف الملائندسكيي بجامع ولا مانع . فأولا هناك مدن

صناعية كبيرة محرومة من الشواهد الأثرية والمعالم البلدية العامة وليست
الا معسكرات ضخمة من المساكن الكالحة . ففي ١٩٠٥ كانت ميرتر تيدفيل
Mertyr Tydfil في ويلز لا تختلف إطلاقا في مظهرها عن قرية ضخمة
رغم سكانها المائة ألف ٠٠ ومثلها كثير من مدن النسيج وكثير من مدن
الشرق الأقصى : ومن الناحية الأخرى ففي البلاد المتطورة حضاريا تتمتع
كثير من القرى بمزايا تخطيط المدن الهندسية والمباني العامة .

ولكن أهم من هذا أن اللاندسكيب أساس شكلي ، أي سطحي الى.
حد ما ، فالمظهر الخارجى ليس الا التجسيم المرئى لحقيقة أبعد عمقا ومدى
هى الوظيفة ونمط الحياة . فالشكل نتيجة وليس سببا ، نتيجة للوظيفة وليس.
العكس . وقد يكون الشكل مرآة صادقة للوظيفة ، لكن ليس من الضروري
ذلك دائما : فكثير مما يطلق عليه اسم مدينة فى المجر وجنوب ايطاليا مثلا
ان هى الا مجتمعات زراعية تمثل مساكن الفلاحين الذين يملكون اراضى فى.
الريف المجاور ، ولا عبرة لذلك بحجمها أو نوويتها .

التعريف الوظيفي

هذا حقيقة هو الأساس الذى يكون فى الذهن حين نتكلم عن المدينة
والقرية . فيكاد يكون من البديهي أن القرية هى ما عاش للزراعة وعلى.
المزراعة ، وان المدينة هى « ما ليس كذلك » . فأساس التفرقة هو نمط.
الحياة genre de vie . وليست المقابلة هنا بين الحرف الأولية فى
طرف ، والثانية والثالثة فى الطرف الآخر ، فان الحرف الأولية تشمل حرفا
مدنية بالطبع . كالتعدين وأحيانا قطع الأخشاب وصيد الأسماك . وانما
المزراعة وحدها وأساسا هى نقيض المدينة . وتعانى كل اللغات من انعدام.
لفظ جامع نقيض للمزراعة ، ومن هنا كانت كل التعريفات الوظيفية للمدينة.
سالبة : فالمدينة هى الحلة « اللزراعية non-agricultural » .

ويصر سور بعد هذا على مبدأ العلاقات الخارجية فى التعريف
الوظيفى للمدينة ، بينما يضغط بيرجل على فكرة مكمله وهى أن كل حلة
تركز نشاطها على الاستهلاك المحلى هى غير مدنية . وعلى أية حال ، فالوظيفة
قاعدة تعريف المدينة . أما الأسس الأخرى فجزئية وتابعة ، سواء الملائندسكيب
أو الحجم ، فما اختلف مظهر مبانى القرية عن المدينة الا لتتلاءم مع نمط حياتين
وظيفيتين مختلفتين .

ولكن الى أى حد تكون المدينة هى الحلة « الملائزاعية » ؟ هناك مدن
كبيرة حتى الآن - وأكثر جدا فيما مضى - تضم فى حدودها قطاعا زراعيا ،
كما فى معظم مدن البحر المتوسط والشرق . بل بصرف النظر عن حدائق
الخضراوات والدواجن الخلفية back yards فى كثير من منازل المدن
الغربية ، فبعض هذه المدن يضم مزارع خنازير أو كروم . الخ . لكن
كل هذا ثانوى جدا فى النهاية وليس « مبرر وجود » الحلة .

ومن ناحية أخرى لابد من تصحيح للتعريف الوظيفى . فالمصنع المنعزل
فى وسط الريف ليس مسكنا قرويا ، ولكنه كذلك ليس مدينة . وبالمثل مساكن
العمال فى الريف . وفى جرينلند نجد حالات botiken تقوم بوظائف
المدن ، ولكنها ليست الا مجموعات صغيرة جدا لسكن بعض العائلات .
كذلك هناك فى بعض جهات العالم « قرى الحرفيين artisan villages »
يعمل كل سكانها فى حرفة واحدة صناعية ، ولكن البيئة قرية والوسط ريف .
وبالمثل قرى صيد الأسماك : لا هى مدنية ولا هى ريفية زراعية .

كذلك ينبغى أن نميز بين مسكن قروى زراعى ومسكن قروى غير
زراعى ، ولكن الأخير لن يصبح بذلك مدنيا . والمتعداد الأمريكى يميز بالفعل
بينهما : rural non-farm and rural farm . وحول المدن الكبرى
تنشأ حالات صغيرة نصف زراعية - نصف مدنية . بل هناك قرى تتحول الى
مدن فى بعض أوقات من السنة كأيام الأسواق وأسواق الماشية . وباختصار ،

فكما يلخص ديكنسون الموقف ببراعة ، ليست كلمتا ريفى ومدنى بمرادفتين.
لقرية ومدينة .

«Rural and urban are not the equivalents of village and town, for the rural community does not necessarily occupy a compact village in the old sense of the term. and a non - rural settlement such as a mining camp is not necessarily a town.»

وأخيرا وفوق هذا كله ، هناك نمط ناشئ جديد من « مدن الزراعة .
agroville » فى الاقتصاد السوفييتى فى صورة الكولخوز kolkhoz .
كما أن كثيرا من المزارعين الأمريكين يسكنون فى المدن أو لا تختلف حالاتهم
عن المدن المخططة المألوفة . أى أن مسافة الخلف بين القرية والمدينة ، على
النحو التقليدى ، قد بدأت تضيق . بل يرى بيير جورج أن البحث عن تعريف
وظيفى للمدينة إنما هو توجيه أو اتجاه مزيف : لأن هذا التعريف إنما
يتكيف بالنظام التكنيكى والاقتصادى - الاجتماعى ، فتكون هناك أنواع من
المدن تقابل الاقتصاد الزراعى وأنواع تقابل الاقتصاد الصناعى . على
أن هذا لا يمنع من أن التعريف الوظيفى هو التعريف الجذرى الأساس
للمدينة . ومعظم التعريفات الموجودة هى وظيفية غالبا .

فعند راتزل مثلا أن المدينة « اتحاد طويل الأمد بين الجماعة والمساكن
البشرية ، تغطى مساحة كبيرة وتوجد عند تقاطع ومفترق الطرق التجارية
الكبرى » . ولا يختلف عنه هانز فاغنر Hans Wagner كثيرا ، فهو يرى
أن المدن « نقط تركيز التجارة البشرية » . ولكن حتى إذا كان من الصعب
الحصول على مدينة لا تعرف قدرا ما من التجارة على الإطلاق ، يظل هذان
التعريفان ضيقين جدا . ويضغط ريشتوفن على النشاط غير الزراعى ،
خاصة التجارة والصناعة . أما معادلة زومبارت W. Sombart فهي أن
المدينة تركز بشرى يعتمد فى غذائه على نتاج عمل زراعى خارجى .

ومعادلة جان برون - بيير ديقونتين المشهورة امتداد لمعادلة زومبارت :
« هناك مدينة كلما استخدمت أغلبية السكان أغلب وقتها داخل الحلة ، بينما
أن هناك قرية كلما استخدمت أغلبية السكان أغلب وقتها خارج الحلة » .

« — il ya ville toutes les fois que la majorité des habitants
emploie la majorité de son temps à l'interieur de l'agglomeration ;
il ya village toutes les fois que la majorité des habitants
emploie la majorité de son temps à l'extérieur de l'agglomera-
tion.»

وصورة المعادلة المنتظمة جذابة ، ولو أنها طويلة نوعا ، على أن المهم أنه فى
مدن المحطات التى يسكنها عمال المسكة الحديدية (المدريسة cheminots)
تنفق أغلبية السكان العاطلة أغلب وقتها خارج الحلة ، والمصانع التى
تستخدم سكانا مدنيين قد تقع خارج المدينة ، كما أن الخلية الصغيرة المؤلفة
من مصنع وبعض مساكن مجاورة كوحدات مصانع القوى المائية لا تكفى
لتكوين مدينة .

الخلاصة

الخلاصة أن هناك عددا كبيرا من أسس التعريف ، وربما كان لكل مهمم
بالمدين تعريفه : الاجتماعى والادارى والاقتصادى . . الخ . وبعض هذه
التعاريف سطحية ثانوى ، كالتعريف الاجتماعى للمدينة بأنها مكان كبير
بدرجة أن الناس لم يعودوا يعرفون بعضهم البعض . أو أنه يمتاز بعدم
تجانس السكان أو بالطبقية الاجتماعية أو بالحركة الاجتماعية . . الخ .
وبعضها شكلية مثل التعريف الادارى . وأهمها التعريف الوظيفى
واللاندسكىي والاحصائى ، ولكن فى كل منها قصورا . والاتجاه السائد
هو الى التعريف المركب لا البسيط ، أى الجمع بين عدة أسس معا .

• مثلاً يصر الجغرافيان السويديان هانز ألان Ahlmann ووليم -
'ولسون William-Olsson على إضافة التباين الاجتماعي داخل المدن •
ويتخذ هانز بوبك Bobek ثلاثة أسس : تجمع مخلق ، أهمية خاصة ،
حياة مدن • بينما يتخذ الاجتماعيان سوركين وتسميرمان Sorokin and
Zimmermann ثمانية أسس : الحرفة ، البيئة ، الحجم ، الكثافة ،
تجانس أو تنافر السكان ، التباين والطبقية الاجتماعية ، الحركة الاجتماعية ،
نظام التفاعل • هذا بينما ينتهى بيير جورج الى أبسط أساسين : الحجم
واللاندسكيپ ، لأنهما الأعم ويصحح كل منهما الآخر • ويعطى سور
تعريفاً مركباً « تجمع مخلق ، دائم ، ضخم كثيف بدرجة أو بأخرى ، مستقل
عن أرضه فى غذائه كلية أو فى الغالب ، ينطوى على علاقات خارجية نشطة •
وتنعكس فى مظهره العام درجة عالية من التنظيم » •

من الواضح إذن أن المدينة تتحدى التعريف الجامع المانع والمعادلة
الموجزة ، وأن من المسهل أن نقول مالم يست المدينة ، أكثر من أن نقول ما هى ،
وأن المدينة المطلقة المثالية هى افتراض علمى ، فليست هناك مدينة مطلقة أو
قرية مطلقة ، ليس هناك قطبان bi-polarity ، وإنما هناك مقياس مدرج ،
ليس هناك ثنائية صارمة dichotomy بل متصل مدنى - قروى
rural-urban continuum ، ومع ذلك فلا ينبغي لنا المبالغة الى حد
القول بوحدة أساسية بين القرية والمدينة ، كما فعل مثلاً مونيه Maunier .

الباب الأول

وظائف المدن

مقدمة : أسس التصنيف الوظيفي

الوظيفة مبرر وجود المدينة *raison d'être* ، ومحدد نمط الحياة فيها ، فهي الأساس في قيام وتشكيل المدينة ، ولابد لذلك من دراستها دراسة تفصيلية وافية . ولكن الوظائف المدنية تتداخل وتتشابك ، فلا بد لهذا من عزلها لتحليل كل على حدة ، وذلك بالتصنيف الوظيفي . ولكن مرة أخرى لابد من تحديد واضح لأساس التصنيف ، فلقد حدث كثير من الخلط نتيجة لغموض هذا الأساس . فليس المقصود هنا تصنيف الوظائف المدنية مكانيا باعتبار وظائف المدينة الذاتية ووظائفها الإقليمية ، وإنما المطلوب هو الوظائف الحرفية والمهنية *occupational* ، *vocational* الأساسية ، بشرط أن تكون أسس التصنيف والتقسيم موحدة مطردة منطقيا وليست انتهازية .

يقسم كولن كلارك الحرف الى ثلاثة قطاعات *sectors* أساسية أصبحت لها أهمية وانتشار كبير بين الباحثين . هذه المجموعات هي : الحرف الأولية والثانوية والثالثية . فاما الأولى *primary callings* فهي ما لا تقترب على حرفة أخرى قبلها ، وتتعامل مع الطبيعة مباشرة . بمعنى آخر ، هي الزراعة والاستخراج من تعدين وصيد وقطع أخشاب . والحرف الثانوية *secondary pursuits* هي ما تقترب على الحرف الأولية ، أي تقوم على تحويل المنتجات والخامات الزراعية والمعدنية ، أي هي الصناعة التحويلية . الحرف الثالثة *tertiary* ، أخيرا ، هي ما يقترب على ويتلو الحرف الأولية أو الثانية . وهي قسمان : التجارة ، أي التبادل الذي يتم في نتائج الحرف الأولية والثانوية ، والخدمات ، وهي التي لا تختص بالتعامل في السلع التجارية أو تداولها ، ولكنها تشمل الخدمات الخاصة العامة كالتيقلم والدفاع والمال والقضاء والادارة والنقل والطب والخدمة الشخصية . . . الخ .

ويلاحظ فى هذا التصنيف أن الجزء الأهم من الحرف الأوليـ
- الزراعة - لا علاقة له بالمدن ، فهى حرف ريفية قروية توا . وتختص المدن ،
بالحرف الثانية والثالثة ، ولكنها تتفاوت كثيرا فى نسب كل منهما وفى نسبة
أقسام كل منهما . كما يلاحظ أن أول الوظائف المدنية الى الظهور لم تكن
الحرف الثانية بل الثالثة ، أى أن الترتيب الزمنى عكس الترتيب الفنى .
والسبب فى ذلك أن التبادل فى الخامات الزراعية والمعدنية عملية لا شك
أبسط من عملية تصنيعها وتحويلها .

وإذا كان تصنيف كولن كلارك هو أدق وأقيم التصنيف الحرفية
العامة ، إلا أننا نحتاج فى جغرافية المدن الى أقسام خاصة أكثر تحديدا
وتصنيفا . وهنا يميز البعض بين منهجين : المنهج الكمى أو الاحصائى
quantitative ، والمنهج الوصفى qualitative . فأما الكمى فيقوم على
أساس النسب العددية المثوية للحرف المختلفة للسكان العاملين فى المدينة ،
وتحديد العنصر السائد فى المركب الوظيفى . وقد اتبع هذا المنهج
تشونسى هاريس وطبقه فى دراسته للتصنيف الوظيفى لمدن الولايات المتحدة .
ولهذا المنهج ميزات الواضحة من حيث الدقة وإمكانية المقارنة الإقليمية .
ولكنه يصطدم بعدة مشاكل .

فكثير من الوظائف الحيوية الهامة اجتماعيا قد لا يكون لها وزن
كبير احصائيا ، وبهذا يخفى المنهج كثيرا من الحقائق الهامة أو يحرفها .
فمثلا رغم الأهمية القصوى للوظيفة المالية فى مدينة مثل نيويورك فهى لن
تظهر عدديا . كذلك يميز هاريس على هذا الأساس مدينة مثل لوجان
Logan فى يوتاه كواحدة من مدن الجامعات ، بينما لا تظهر مطلقا
فى هذه الفئة الجامعات العالمية مثل هارفارد وييل وبرنستون وكولمبيا
وشيكاجو وكاليفورنيا . الخ . لأن كلا من هذه لا تمثل إلا كسرا ضئيلا

• من سكان مدنها الضخمة • وكل أولئك دليل على عدم كفاية الأساس الكمي
• تماما •

• لهذا يدخل هاريس عدة تعديلات وتحديدات ، فيعين مقاييس خاصة
• لكل وظيفة • فالمدينة تعد مدينة تجارة تجزئة retail اذا استغرقت
• هذه التجارة ٥٠٪ على الأقل من مجموع المشتغلين فى الصناعة وتجارة
• الجملة والتجزئة ، او كانت على الأقل تعادل ٢٢ مرة عدد المشتغلين
• بتجارة الجملة وحدها • أما مدن النقل مثلا فلا بد أن تشمل ١١٪ على الأقل
• من جملة المشتغلين ، وأن تعادل على الأقل ثلث عدد المشتغلين بالصناعة
• أو ثلثى المشتغلين بالتجارة • أما مدن الجامعات فهي ما كان عدد الطلبة
• فيها يعادل ٢٥٪ من مجموع سكان المدينة •

ومع ذلك فتطبق هذا لا يتعاضد دائما عن نتائج مقبولة • فمثلا
• شيكاغو ونيويورك أكبر مراكز تجارة الجملة لا تظهر فى هذه الفئة بينما
• تظهر بدلها مدن صغيرة لا قيمة لها • كذلك عجزت الطريقة الكمية عن إيجاد
• مقياس احصائى لتحديد مدن الترفيه والاعتزال • وربما كان أهم من ذلك
• أن حدود المقاييس الاحصائية ليست ثابتة وغير قابلة للمقارنة بين مدن
• البلاد المختلفة ، وقد يكون من الضرورى تعديلها جزئيا أو جوهريا • ومع
• ذلك كله فلا شك أن المنهج الاحصائى على علاقاته هو الأمثل للدراسة
• التفصيلية المقارنة •

أما المنهج الوصفى كما يفسره بيرجل ، فيبدو أنه لا يزيد عن
• أن يكون تعبيراً تأثيرياً عاماً وشخصياً ، أو هو الصورة الذهنية
• اللاندسكيبيية ، ولكنه فى النهاية انما يعتمد على الواقع الكمي وان لم
• يتخذ مباشرة وبوضوح • وربما كان الجمع بين المنهج المنطقى التحليلى
• وبين المنهج الوصفى من ناحية ، والمنهج الاحصائى من ناحية أخرى فى
• منهج تجريبى empirical هو المطلوب فى جغرافية المدن • ومعظم

التصانيف الحالية تحقق هذا • فنجد تصنيف ماكنزى Mckenzie وتصنيف بيرجل من الاجتماعيين ، وتصنيف أوريوس وشابو وسور من الجغرافيين •

فأما تصنيف ماكنزى فيقترب من قطاعات كولن كلارك إذ يميز بين، أربعة مجتمعات : مجتمع الخدمات الأولية أى الانتاج الأولى ، ثم مجتمع التجارة ، ثم مجتمع الصناعة ، ثم مجتمعات تخلص من الأساس الاقتصادي. كمدن الترفيه والسياسة والتعليم والدفاع ٠٠٠ الخ • أما بيرجل فيميز ٣٣ فئة تحت ٧ مجموعات ، هى المدن الاقتصادية والسياسية والحضرية والترفيهية والسكنية والرمزية والمنوعة • ولكن بعض هذه الأقسام متداخل. ومبهم وغير متسق تحليليا ، بحيث يحسن أن يضم الى مجموعات أعم - مثل، المدن المالية ومدن التأمين والاعلان •

أما أوريوس فكان من أول التصنيف الجغرافية حيث ميز بين ٦ وظائف : الادارة ، الدفاع ، الحضارة ، الانتاج ، المواصلات ، الترفيه • أما سور فيميز بين مجموعتين أساسيتين : وظائف اجتماعية عامة ، ووظائف اقتصادية ، فالأولى تنقسم الى الحماية ، والسياسة ، والدين ، والثانية تنقسم الى التبادل ، والصناعة • ولكن هذا النظام كما يذكر سور نفسه لا يستوعب كل الوظائف كالترفيه مثلا • أما شابو فيميز على أساس تجريبي بحث بين الوظائف : الحربية ، التجارية ، الصناعية ، العلاجية والسياحية ، ثم الفكرية والدينية ، وأخيرا الادارية •

ونحن فى دراستنا القادمة سنحاول أن نعتد على الأنسب من معظم هذه التصنيف • وفى معالجة كل وظيفة سنحاول منجها موحدا بقدر المستطاع : فنعرض لتطور الوظيفة ونحلل أنواعها ، ثم نناقش مواقعها ومواضعها ، ثم امكانياتها الحجمية •

الترفيه	المواصلات (التجارة)			الاقتصاد	المضماره	الدفاع	الاداره
	التوزيع	التحويل	الجمع				
المدن الصحيه	مدن التصدير	مدن الاسواق	مدن التعدين	مدن الصناعه	مدن الجامعات	مدن القلاع	مدن المواصله
مدن السياحه	مدن الاستيراد	مدن خط السقوط	مدن الصيد	مدن الحرف	مدن الكائنات	مدن الحاميات	مدن الضرائب
مدن المعاملات	مدن التمويل	مدن الانقطاع	مدن الغابات	مدن المستودعات	مدن الفن	مدن القواعد البحرية	
		مدن حدود الكبارى			مدن الحج		
		مدن رؤوس الملاحة			المدن الدينية		

تصنيف اوروسو

الفصل الأول

الوظيفة الحربية

يرجح البعض أن أصل المدن تاريخيا هو الوظيفة الحربية ، وأن أول مدينة في التاريخ كانت مدينة عسكرية ، وذلك في عصر المعادن ، لا صدفة ولكن لسبب جوهري . فاكشاف المعادن واستعمال الأسلحة المعدنية أعطى أصحابها فجأة الغلبة المطلقة على فلاحى العصر الحجري الحديث الذين كانت كل أسلحتهم حجرية . وحيثما حل أصحاب الأسلحة المعدنية حلوا كغزاة سادة - أنصاف ألهة ! - وأخضعوا الفلاحين كعبيد serfs . ولكى يضمنوا سيطرتهم اتخذوا مساكنهم فى نقطة منيعة كجزيرة أو تل خاصة ، بينما تجمع الفلاحون حول أقدام التل . ويؤيد أصحاب هذه النظرية رأيهم بأن معظم الروايات القديمة تشير الى غزاة أجانب أسسوا مدنا . وأن معظم المدن القديمة تقوم على نقط وعرة ، سواء فى مصر القديمة أو سومر أو اليونان أو روما أو الصين .

ومهما كان الأصل ، فقد عرفت معظم المدن فى كل العصور الحاجة الى الدفاع والحماية من أخطار الغزوات القبلية أو الأسرية أو الاقليمية . فلبأت الى التحصن بالمتاريس أو الأسوار المحيطة ، ومن هنا كان السور أو الحائط town - wall , enceinte ، هذا القميص الحجرى كما يعبر سور ، وبواباته ، ظاهرة مشتركة بين أغلب المدن فى الماضى ، بل وحتى وقت قريب . بل ان بعض الكلمات الحديثة مثل town فى الانجليزية ، gorod فى الروسية تعنى أصلا نطاقا محصنا ، بينما أن كلمة بوليفار

boulevard هي تحريف لكلمة bulwark أى السور ، اذ تحولت معظم أسوار المدينة بعد ازالتها حديثا الى شوارع فسيحة كبرى . كذلك تلجأ كل المدن الحديثة الى توفير وسائل الأمن والدفاع ضد أخطار الغارات الجوية .

ولكن الوظيفة الحربية فى هذا كله ليست الا وظيفة لاحقة كوسيلة تؤمن حياة المدينة فى وظيفتها أو وظائفها الأولية ، ولا يكفى هذا لأن يجعل منها مدنا حربية . فالمدن الحربية هى تلك التى قامت أساسا لغرض حربى بحت ، بحيث تمثل الوظيفة الحربية فيها الأساس الأولى . وعلى العموم فإن الوظيفة الحربية ، سواء أولية أو ثانوية ، توجد غالبا فى أصول كثير من المدن . فلقد تجمع السكان وتقاربوا منذ البداية ليحسنوا الدفاع عن أنفسهم ، أى أن الدفاع يحتاج - ويدعو - الى التجمع المدنى . ويرى لويس مفورد أن المدن لا تفهم تاريخيا الا كأماكن للحماية ، وأن عامل المنعة والعزلة inaccessibility ، لا الاتصال والحركة accesseblity هو الأساس فيها . هذا وتنقسم المدن الحربية الى نوعين ، برية وبحرية .

المدن الحربية

أنواع المدن الحربية

من المدن الحربية نوعان : المعسكر ، والحصن أو القلعة . فالأول مجرد حائط محصن يلجأ اليه سكان المنطقة فى حالات الهجوم ، ولذلك فهو ليس بمدينة ولكنه « جرثومة » مدنية . فكان للغال - فرنسا الكلتية - ما يسمى oppidum ، وكان للرومان castrum . وفى العصور الوسطى كانت القصور المحصنة تلعب أحيانا هذا الدور . اذ أن الفلاحين

كانوا يودعون فيه مواشيهم عند الغارات • ثم حلت بالتدريج محل هذه المدن المؤقتة مدن دائمة •

أما النوع الثانى فيقام عادة للسيطرة على سكان المنطقة • وقد خلق الاستعمار الرومانى فى فرنسا كثيرا من هذه القلاع التى كانت « بذور » مدن هامة : ناربون ، آرل ، بيزانسون ، كولونى ، وفى انجلترا حيث كان من أهمها Old Sarum • كذلك فى حوض البحر المتوسط — حتى فى ظل « السلام الرومانى Pax Romana » — كانت القلاع ومدن الحصون ظاهرة أساسية • وفى العصور الاقطاعية كان قصر الاقطاع نفسه نواة للمدن • وفى اليابان تستمد معظم المدن أصولها من المراكز الاقطاعية ، فكانت قلعة « الدايميو daïmio » تحمى السوق •

كذلك لم تبدأ المدن الروسية بعد القرن العاشر تقريبا الا كمسكن حربية ، أنشأها اما الغزاة المغامرون الاسكندنافيون مثل فلاديمير ، روستوف ، سوزدال Suzdal ، واما كنقط قوية داخل قوقعة الغابة المنفضية للحماية من خطر الرعاة المغول والتتار المتلاحق ، مثل نوفجورود وكيف • وحديثا نجد التعمير الروسى لسيبيريا وقد بدأ بخلق كثير من القلاع ostrogs التى تحولت فيما بعد الى مدن • وبالمثل أنشأ العرب كثيرا من المدن العسكرية أثناء الفتح : الكوفة والفسطاط والقيروان • بل حتى عهد قريب بدأت الخرطوم ٢٠ — ١٨٣٠ أولا كمعسكر حربى دائم •

التوزيع الزمانى

تكاثرت المدن الحربية زمنيا حين سادت الوظيفة الحربية • والحرب فى تاريخ البشرية ترسم منحنى محدد السلوك : فهى متعددة متواترة فى بدء التاريخ ، وتقل وتباعد بالتدريج على العصور • وان ازدادت شدة وخطرا • ففى البدء كانت فترة « تكوين الأمم nation-making period »

فكانت الحروب القبلية والاقطاعية والمحلية والداخلية ، ثم كانت صناعة الامبراطوريات والدول ، ثم كان الاستعمار بالمعنى الحديث . وارتبط بكل هذا ظهور المدن الحربية . وكان هذا أكثر في الماضي نظرا للاضطراب والصراع الذي تمتاز به كل حضارة في بدنها . أى أن أيام المدينة الحربية قد انقضت منذ زمن طويل ، وبعد أن كانت المدينة الحربية على الأرجح أكثر شيوعا في الماضي أصبحت الآن أقلها وجودا وانتشارا على وجه اليقين والاطلاق . والأغلبية العظمى من المدن الحربية القديمة فقد اندثر وتحول إلى مدن تاريخية أو « قطع متاحف » كبرى .

ولا يشذ عن ذلك إلا حفنة معدودة عاشت ، لا كمدن حربية ، ولكن « خلال » وظيفة أخرى كانت قد تركزت حولها قبل أن تندثر وخلقت حياة اقتصادية أو إدارية ، فانقرض الأصل وبقي الفرع . وأحيانا تعيش المدينة على وظيفة أخرى مرتبطة في طبيعتها بالوظيفة القديمة . كالصناعات الحربية المتخصصة ، مثلا كصناعة البارود والذخيرة في رن Rennes . ولكن الأغلب أن تتحول المدينة من الوظيفة الحربية إلى الإدارية ، كما حدث في الخرطوم والمنصورة . ولكن على أى حال تكون المدينة الحربية القديمة قد فقدت أصالتها .

التوزيع المكاني

تكاثفت المدن الحربية مكانيا حيث سادت الوظيفة الحربية . ولما كانت هذه شبه عالمية في الماضي ، فقد انتشرت المدن الحربية انتشارا شبه عام . فمثلا قام الاستعمار الروماني على أساس نظام كامل وشبكة تامة من الحصون حيثما انتشر . وكانت أوروبا في العصور الوسطى الاقطاعية - حيث كان أمير الاقطاع وحدة سياسية وحربية ! - كانت القارة مرصعة بالآلاف القلاع والحصون .

: ولكن خلال التاريخ كانت هناك نطاقات معينة اشتدت كثافة الظاهرة فيها بوجه خاص ، وتلك هي « مناطق الصراع strife zones » .
وهي عادة أرض إلتهام الجماعات والأجناس واحتكاك الحضارات المختلفة ، فكانت مناطق « التخوم والثغور » بالضرورة marchlands .
فى الشرق الأوسط مثلا حيث تتخلل الصحراء المزروع فكان الصراع بين الرمل والطين ، أصبحت البادية بمثابة « land of insolence » ، فكانت القلاع والمخافر تنقط حواف المزروع . ففى مصر كانت سيناء وممرريكا مربوط ومنطقة الشلال الأول - الثانى عند قمنة وسمنة وقصر ابريم وحلفا مراكز عسكرية .

وعلى جبهة التحام الدولة الرومانية بالبرابرة قامت سلاسل من مدن الحصون - Limes - على طول الراين والدانوب . وبالمثل قامت مدن الفرسان التيوتون فيما بعد فى شرق أوروبا ضد السلاف حيث تمتد منطقة مثالية من مناطق الصراع . وعلى حدود العرب وبيزنطة (الروم) ، قامت « العواصم والثغور » العباسية ، وهى معا عواصم وما هى بالعواصم ، وثغور وليست بثغور ، فهى فى الحقيقة مواقع حربية لا قواعد سياسية ، ونقط هامشية لا موانى بحرية ، وكان منها ملطية وطرسوس والمصيصة ومرعش وعمورية .

وبالمثل فى نطاق الصراع المتأرجح بين العرب والأسبان نشأت خطوط مستمرة من المدن العسكرية ترسم وتتبع خطى التقدم والتقهر ، وتحدد مراحل « الفتح والاسترداد Reconquista » ، حتى ان أسماء بعضها مشتق أصلا من كلمة قلعة : قشتالة Castille (من Zamora castle) Aravelo ، Olmedo ، Segovia ، Avila ، Kalaat (القلعة) . Calatayud (قلعة أيوب) ، Medina Caeli (مدينة القلعة) . Alcaraz . ولقد كانت بلجيكا والأراضى المنخفضة منذ حرب الوراثة الأسبانية حتى اليوم

بحكم موقعها أرض المعركة فى أوربا Battlefield of Europe كما تسمى ،
وتعددت فيها المراكز والمدن العسكرية •

وفى القرون الأخيرة خلق الاستعمار والتعمير الأوربى الحدود
المناطقية المتحركة ، وجعل منها « جبهة ريادة pioneer fringe » واسعة
تتربى فيها المدن الحربية والنقط العسكرية outposts بحسب مراحل
التوغل ، فيكون الأقرب فيها من ناحية مصدر التوغل هو الأقدم ، والأبعد
هو الأحدث • وتتناسب سرعة ظهور هذه المدن عادة مع سرعة اخضاع
المقاومة • ففي جبهة الأمريكيين والكنديين - الهنود الحمر - التى تأرجحت
غربا باطراد مع ما يسمى فى أمريكا «The Frontier» نجد Fort Williams
فى أونتاريو ، Fort Hudson ، Fort Worth فى تكساس • على أن الملاحظ
بوجه عام فى أمريكا أنه - بعكس أوربا - لم تنشأ مدينة أساسا لقصد
الدفاع أو الهجوم ، وأن أصول هذه الحلات «forts» كان تجاريا ، بينما
كانت الوظيفة الحربية عابرة •

أما فى جبهة التوسع الروسى فقد رأينا الحصون الأوستروج نواة
المدن • أما فى شمال افريقيا فقد أسست Fort National فى منتصف
القرن ١٩ فى الجزائر كقاعدة لاختراع القبائل (الكابيلى) ، كما نجد
Fort Flatters ، Fort McMahon ، Fort Lallemand فى صحراء
الجزائر • وفى جبهة السودان الأوسط نجد فورت لامى على الشارى ،
وعشرات غيرها فى افريقيا الفرنسية السابقة • كذلك نقابل المقطع fort
فى كثير من مدن جنوب وشرق افريقيا ، خاصة فى ملاوى وزامبيا حول البحيرة
(نياسا) •

كذلك فى العصر الحديث تعددت المدن العسكرية فى الجبهات
التاريخية لصراع الأجناس والقوميات • فمنذ الحرب السبعينية أنشأت

فرنسا « The Curtains » ، وهى مجموعة من التحصينات المتعاقبة على حدودها الشمالية الشرقية المكشوفة . وقبل الحربين العالميتين امتازت الحدود الألمانية - الروسية القائمة بتحصينات مماثلة بدرجات متفاوتة : قلاع كونجسبرج ، داننجز Graudenz ، تورن Thorn بوزن ، Glogau - من ناحية ألمانيا الامبراطورية ، Novogeorgievsk Ivanogorod ، برست ليتوفسك ، لومجا ، جروندا ، وغيرها من القلاع الأصغر - من ناحية روسيا القيصرية .

تلك هى أهم القطاعات البارزة فى شبكة المدن الحربية القديمة والحديثة ، ولكنها لم تكن سوى القمم التى تعلو فرشاة عالمية تغطى وجه الاقليم حتى العصور الوسطى . ولكن مع انتهاء الاقطاع وظهور الدولة السياسية ، لم يعد هناك مبرر وجود لمئات القلاع الداخلية ، بعد أن تحولت الحروب من داخلية الى خارجية . فحدثت عملية « خف » فى الداخل وتركيز على الأطراف . فمثلا فى القرن ١٨ أسس فوبان Vauban ، أو أعاد تحصين ، نحو ١٥٠ مدينة على حدود فرنسا الشرقية ، بينما انقرضت المدن الحربية الداخلية - كمدن حربية - مثل رن وبورج وتور وغيرها .

أى أن تطور الوظيفة الحربية يمكن أن يختزل فى المعادلة الآتية : من انتشار عالمى متجانس فى أحجام متواضعة ، الى اختزال أو اختفاء المدن الحربية الداخلية وتركيز عنيف على الحدود فى أحجام كبيرة . أما المدن الحربية الداخلية فلم يستبق منها الا القليل ، ومعظم المدن العسكرية الداخلية اليوم هى مدن قشلاقات ومعسكرات تدريب ، مثل منقباد فى الصعيد . أما المدن الحربية الحقيقية فتتكس حول الحدود الخارجية ، التى هى الآن حدود خطية ثابتة تحدد بكل دقة . وعلى سبيل المثال . فمقابل

محتشد المداخلية الوحيدة ، نجد مدن القنال العديدة وتوابعها التل الكبير وفايد والمدن الامامية رفق والعريش .

وهنا يلاحظ ان تكس المراكز الحربية على حدود الدول المتجاورة — المتعادية خاصة — يوجد بعض حالات من « المدن القوائم » او على الأقل من « المدن النظائر » . فنجد المدن الحربية الفرنسية والالمانية تتناظر على جانبي الراين او الحدود مثل تريف وتيونفيل ، وساربروكن ومنتز ، بل لقد كان يجمع هذه المدن خطان حربيان متقابلان . كذلك يلاحظ ان توزيع المدن الحربية على جوانب الحدود السياسية — « حد موسى » ومشاتل المشاكل — قد ثبت بالتجربة انه مع تكنولوجيا الحرب الحديثة توزيع خطر ، فان مدن الحدود اولى الضحايا ، مثل سيدان وفردان وموبيج Maubeuge وتول ومنتز ونانسي في فرنسا ، ومدن بلجيكا عامة .

الموقع

تنتخب الوظيفة الحربية لمدنها مواقع معينة ، تدور كل شروطها حول مبدأ الاستراتيجية . فاساسا تظهر المدن الحربية في مناطق الخطر وهي الحدود كما رأينا . ولكن في حدود هذه التخوم ، فانها تنتخب لتوقعها الاطارات الاستراتيجية الحاسمة . فالحصون الروسية الأوستروج قامت على ملاقى الأنهار السيبيرية حيث كان يوجد القوزاق Cossacks . وبالمثل قام المعسكر الحربى الأول فى الخرطوم على موقع استراتيجى من ملاقى الأنهار (القرن) .

واحيانا تقوم الحصون على طرق الغزوات الرئيسية كما تحدها خطوط التضاريس الكبرى لداخل الأنهار والفتحات الجبلية والبوابات . فمثلا ، من النوع الأول المنصورة التى انشأها المنصور الأيوبى فى طريق

الغزو الصليبي عن طريق مصب فرع دمياط .. ومن أمثلة النوع الثانى :-
تخلق بلفسور بوابة بوجونى Bourgogne بين الفسوج والجسورا ، والى
الشمال من ذلك تخلق متز وتول وفردان طريق اللورين . وفى الماضى قامت
قلعة بينرولو Pinerolo فى الالب عند فتحة مسيطرة . كذلك بونا Poona
فى اللغات الغربية .

ومن الناحية الأخرى فكثيرا ما تقوم المدن على مسالك التجارة العظمى .
لأن هذه المسالك هى أيضا خطوط التضاريس الكبرى ، أى أن الوظيفة
التجارية تحدد توقيع الوظيفة الحربية . وكثير من هذه الحالات كان على
جانب ممتاز حقا من التوقيع حتى ان كل الأجيال المتعاقبة استخدمتها .
واحتفظت فيها بحامياتها وحفظت لها طابعها الحربى . أو قد تعود الأهمية
الاستراتيجية الى الموقع بعد مدة ، فقرة تاللين (ريفل) التى حصنها
الفرسان التيوترن أصبحت فيما بعد مركزا حصينا للروس ..

ومع ذلك كله فان الموقع الاستراتيجى رهن بالاطار السياسى .
واستمراره أو بانقلابات الجغرافيا السياسية . فإذا ما تغيرت الحدود فقد
تضيع توا استراتيجية الموقع . فمثلا فى أثناء حرب الأسبان فى الفلاندر
قامت مواقع هامة مثل Peronne ، Corbie ، وليس لها الآن ذكر .
وبالمثل مع تارجح الحدود شرقا وتحول الحدود القائمة من حدود حية الى
حدود ميتة ، فقدت أهميتها توا Villefranche-sur-Meuse التى بناها
فرنسوا الأول ، ومن بعدها مدن فويان الحصنة مثل Vieux-Condé
Le Quesnoy ، Phalsbourg ، Neuf — Brisach ، Rocroi .

الموضع

تنتخب الوظيفة الحربية لمدينة مواضع معينة . وكما تدور كل شروط
الموقع حول الاستراتيجية ، تدور كل شروط الموضع حول فكرة التكتيك

نقالوضع الحربى ينبغى أن يكون أساسا « نقطة قوية » strong point أى توفر الحد الأقصى من امكانيات ومناورات الهجوم والدفاع ، أى الحد الأقصى من الحماية والأدنى من الأخطار . وربما كان الموضع أكثر أهمية بالنسبة للموظيفة الحربية منه فى أى وظيفة أخرى . بل ربما كانت هذه الوظيفة هى الوحيدة بين الوظائف التى يعادل فيها الموضع الموقع من حيث الأهمية ، فان وجود موقع استراتيجى جيد دون أن يتوفر فيه موضع جيد قد يمنع قيام المدينة الحربية أصلا .

ويتوفر الموضع الممتاز عادة حين يقوم فى الاقليم شذوذ للقاعدة الفيزيوجرافية ، أى حين يقوم تناقض مورفولوجى محلى : كأن يقوم تل knob أو جبل منفرد من المرتفعات المنعزلة أو النتوءات البركانية أو الروابى والبروزات الصخرية outcrops فى وسط سهل منبسط ، فيكون برجاً ممتازاً للمراقبة ، تسهل فيه الجاذبية الدفاع وتعسر الهجوم . من الأمثلة بلفور التى تقوم على صخرة جيرية فى وسط بوابة بورجونى ، ووندزور حيث تقوم القلعة المشهورة معلقة على بروز تلى outlier . ولكن المثال العام هو الأكروبوليس acropolis ، أو مدينة قمة التل hill-top town ، التى تشيع جدا فى حوض البحر المتوسط الجبلى . وفى هذه المدن تتواتر فى أسمائها عادة مقاطع berg ، mont

والمواقع أن مدينة التل الحربية ظاهرة عالمية ، واستمرت حتى وقت متأخر حتى بعد اختراع المدفعية بعيدة المدى . وكلما كان التل أعلى ، كلما كان أفضل . فمبنى الفراعنة كانت قصر ابريم نقطة قوية تقوم على حافة صخرية تتعامد على النهر قرب الشلال الثانى ، وظلت حصنا مرويا ومصريا عرومانيا ونوبيا . ومسيحيا واسلاميا ، أى ١٥٠٠ سنة متصلة ، وحتى أيام

مجمد على لجأ اليها الممالك بعد المذبحة للحماية والالتجاء . وقد كانت
القدس من أول تاريخها قلعة من مدن الأكروبول . وكذلك كل مدن الشرق
القديم . ولم ينشئ العرب الفسطاط والمقائيع والعسكر الا على قمة التل.
المشرفة .

بل يذكر بعض الكتاب أن ارتباط الأكروبول بالمدن المصرية عالمي
لدرجة أن كلمة مدينة اشتقت من الجذر السنسكريتي لكلمة الربوة أو التل
ففي كل من الآرية bherg والالمانية Berg تعنى الجبل أو التل ، وفي
الأرمينية burgan ، وفي العربية « البرج » ، وفي اللاتينية burgus
وفي الإيطالية borgo ، وفي الأيرلندية القديمة borg ، وفي الألمانية Burg
وفي الفرنسية bourg ، وفي الانجليزية borough كلها يعنى مدينة أو بلدة
... والغريب في هذه المجموعة ارتباط كلمة البرج العربية بها ، وهي
تنتشر في كل العالم العربي وخاصة في المغرب للدلالة على الحصون
والقلاع . وفي مصر ارتبطت مجموعة من الممالك المحاربين بسكنى البروج
والقلاع - الممالك البرجية .

كذلك كانت مدينة الأكروبول أساسية في أسبانيا العربية وبعد العربية ..
حتى أصبحت كلمة القلعة ارثا مدنيا شائعا : القلعة ، قلعة أيوب ... الخ ..
كذلك تسمى الحلة الحربية في العربية بالقصر : كقصر ابريم ، وقصر
الغرافة ، وتحولت في الأسبانية الى الكثر Alcazar هذه كلها أمثلة لمدينة
التل الحربية التي تمثل تناقضا مورفولوجيا معينا .

وقد يكون التناقض المورفولوجي على عكس ما سبق : واد في وسط
جبل . ومعظم مواضع الممرات الجبلية تستمد أهميتها الحربية من هذا ،
مثل قلعة بينرولو . وقد يتم التناقض المورفولوجي من انقطاع اليايس بماء

كالمستنقعات ، أو العكس بانقطاع الماء بيابس كالجزر فى وسط البحيرات .
كما فى فنلنده حيث تقوم قلاع وأبراج مدينة Savonlinna فى وسط
البحيرات التى تحيها كالخندق المائى الطبيعى من كل ناحية moat .
وقد يكون الماء الجارى هو عامل الحماية : فمثلا استفادت برن وبيزانسون
وقسنطينة من تعرجات الانثناءات النهرية meanders التى تكاد تكون
مقطعة تماما ، وفى بىكاردى قامت الوديان بالدوران حول المدن مما أحاطها
بخنادق حامية . وأيا كانت مورفولوجية الموضع ، فقد كان من شروطه
اللازمة توفر المياه به مباشرة ضمانا للحياة أثناء الحصار الطويل الذى
تتعرض له المدن الحربية خاصة ، كما تدل قصة طروادة الغريبة .

على أن تطور التكنولوجيا الحربية غير كثيرا من القيمة التكتيكية:
للمواضع . فالأكروبول فى الوقت الحالى هدف ثمين للغارات الجوية
أكثر منه برجاً للمراقبة . كما أن التضرس والارتفاع قد يعاكس النقل
والعمليات الميكانيكية . وفى الميدان ورث الخندق التبة ٠٠٠ . ولهذا نجد
خلال التاريخ حركة نزول للمدن الحربية downhill movement
(وللوظائف الأخرى التى كانت قد تبعتها) من أعلى القل إلى الوديان ،
أو أن هذه الوظائف تركت المدينة واستقرت تحتها فى الوديان مستفيدة من
طريق المغزو القديم الذى تحول إلى طريق عظيم للتجارة . ومن هنا ظاهرة
شائعة جدا ، ظاهرة المدن المزدوجة رأسيا : مدينة « حفرة » حربية
قديمة معلقة على أعلى التل ، ومدينة حديثة تجارية عند قاعدته . هذه
الثنائية نجدها مثلا فى فرنسا : ville basse ، ville haute ، وفى ألمانيا :
Niederstadt ، Oberstadt ، وفى إنجلترا : upper ، lower .

على أن الأصل العسكرى يظل مقروءا فى بقايا القلعة وأبوابها على
الربوة كأطلال رائعة ، كما فى هيدلبرج . وفى كل أوربا القديمة التى كانت

(م ٣ - جغرافية المدن)

حسارح للحرب طويلا حيث تكثر المدن ذات الماضى الحافل . كما يظل هذا الأصل نمسطورا فى أسماء هذه المدن فى مقاطع كالآتية : garde . ferté , burg . castle , castel , chatillon , وكذلك neuf chateau , chateau-neuf , نيو شاتل neuchatel , castelnau , castellanova , نيو كاسل , فكلها دلالة على عائلة وظيفية واحدة .

الحجم

لا شك أن امكانيات الوظيفة الحربية من حيث تحديد حجم المدن هى امكانيات محدودة ، لأن نواة السكان العسكرية لها حدها الأقصى . لا سيما أن محيط المدينة الحربية كان محدودا لصعوبة الدفاع اذا هو اتسع . ولا شك أن الحماية التى توفرها المدينة الحربية تشجع وتجذب اليها أصحاب الوظائف الأخرى ، فان المواقع الاستراتيجية الحربية هى غالبا استراتيجية أيضا للتجارة بالذات ، لا سيما أن حاجات تلك النواة تحتم قدوم هؤلاء ، مما يزيد فى حجم المدينة كما فى متن . ومع ذلك فالواقع بوجه عام أن الأنسب للاقتصادى هو الأنسب العسكرية . ففى كثير من الحالات تتعارض الوظيفة الحربية بشروطها وحاجاتها الصعبة مع الوظائف الأخرى وتثقلها ، كما فى فردان وتول حيث تركت تلك الوظائف تول واستقرت فى نانسى . وكما فى ستراسبورج حيث عاقت الوظيفة الحربية دائما انشاء الميناء أثناء خضوعها لألمانيا .

كذلك يمتاز حجم المدينة الحربية بمعدل تفاوت شديد ، فهى معرضة لذبذبات حادة ما بين امتلاء واخلاء أثناء الغزوات . كذلك تمتاز المدينة الحربية بميزان جنسى مختل ، مذكر بدرجة عالية بالطبع ، وهى سعة تتقاسمها مع مدن كمدن التعدين ، مما يؤكد صفة أصيلة فى حياة المدينة الحربية ، وهى انها وقتية عابرة فى حقيقتها وان طال الأمد .

الموانئ الحربية

أنواع الموانئ الحربية

لا تقوم الوظيفة الحربية على الطرق الكبرى الأرضية فقط ، بل ان على البحار أيضا نقطا يجب حراستها فتتحول الى موانئ حربية • وهى نرمان :
نقط الارتكاز ، وموانئ الواجهات البحرية •

فأما موانئ الواجهات البحرية فهى التى تمنعها الدول ذات الواجهات البحرية المكشوفة لتكون بمثابة الحصون على الحدود البرية • ولذا فهى ترتبط بالدفاع الوطنى المحلى home defence ، بعكس نقط الارتكاز التى ترتبط بالاستعمار عبر البحار • ومن الأمثلة لاسبقتزيا La Spezia فى ايطاليا ، وطولون وبرست والهافر فى فرنسا ، والفيرول فى اسبانيا - وماهون Mahon فى البليار ، وسوثامبتن فى انجلترا •

وأما نقط الارتكاز points d'appui فقد تكون ساحلية أو جزرية • فالساحلية هى التى تتخذ تكأة للتوغل فى اقليم مستعمر • فمثلا لعبت مدينة الجزائر هذا الدور فى منتصف القرن ١٩ ، والدار البيضاء فى أوائل القرن ٢٠ فى حملة ١٩٠٧ • فالميناء هنا بمثابة خشبة القفز spring-board على اليابس • أما نقط الارتكاز الجزرية فقد تكون أهم بكثير من الساحلية ، لأنه وان كان البحر غير مسكون فان هذه النقط تمثل عقدا أو مواقع خطى stepping stones أو نقط تتابع على شرايين المواصلات بين مناطق معصورة ، أى على طرق الملاحة العالمية الكبرى • فتنام - ان معسكرات القرزاق ارتبطت بملاقى الأنهار السييرية ، فكذلك حددت الخطوات « والعتبات » البحرية نقط الاتباع للسفن الحربية المشروعة منها ، والشرعية • وعلى هذا - على المضائق والجزر التى تقطع

الطرق البحرية الكبرى نقاطا ممتازة تتسابق اليها القوى العظمى .
من هنا ترتبط موانئ نقاط الارتكاز بالاستعمار عبر البحار . وقد خلقت
بريطانيا فيما مضى أحسن مثال لشبكة من نقاط الارتكاز الجزرية : جبل
طارق - مالطة - السويس - عدن - ترينكومالي - سيلون - فنانج
Penang - سنغافورة - هونج كونج ، سيمونزتون Simonstown
برمودا . والواقع أن « خط الحياة Life Line » للامبراطورية قام
أساسا على سلسلة من نقاط الارتكاز الساحلية التي تجسم مبدأ الاستعمار
الساحلي خير تمثيل marginal control ، ومن نقاط الارتكاز الجزرية
التي تلخص مبدأ السيطرة البحرية بكل اختصار . وكثيرا ما تبدو المدن
التي تخلقها هذه الموانئ الحربية المبعثرة في أنحاء العالم كنوايا لا علاقة لها
مطلقا بالظهير أو الاقليم المجاور .

توزيع الموانئ الحربية

السواحل حدود بالضرورة ، فالموانئ الحربية كالمدن الحربية ترتبط
بالحدود ، مما يؤكد أن الوظيفة الحربية عامة وظيفية حدية . ولكن تختلف
الحدود البحرية عن البرية في أنها ثابتة وأقل حركة وتذبذبا ، بل ينذر أن
تتأثر بالتطورات السياسية . ولذلك فإن الموانئ الحربية عادة أكثر
استقرارا واستمرارا من الحصون . كما أنها لنفس السبب أقل عددا ،
ومن ثم أكثر تباعدا . والملاحظ أن عدد الموانئ الحربية في العالم لا يزيد
على بضع عشرات ، إذا ما قورنت بالموانئ التجارية التي تصل الى بضعة
آلاف .

كذلك تختلف الحدود البحرية عن البرية في درجة تعرضها للأخطار
المرتبطة بالحدود . صحيح أن كثيرا من الموانئ الحربية - وغير الحربية -
تعرض أحيانا للغارات البحرية الخاطفة المدمرة ولأخطار الحرق ، كما حرق

القرصان مورجان ميناء بنما سیتی فی ١٦٧١ ، وصحیح أن تطور تكنولوجيا الحرب البحرية جعل الفواصات والجو خطرا حقيقيا على الموانئ . الا أن أخطار الحدود البحرية أقل نوعا من أخطار البرية ، على الأقل حتى قبل العصر الحديث .

الموقع

تنتخب الوظيفة الحربية لموانئها مواقع معينة هي المواقع الاستراتيجية . والقواعد البحرية naval bases بوجه خاص بامطة التكاليف ، ولذا لابد من انتقاء مواقعها بكل دقة . فالموانئ الحربية تتجمع في المقاطعات الاستراتيجية من الحدود ، من السواحل ، مثل المضائق البحرية الهامة maritime defiles كخواصر البحر المتوسط وأعناق ومضيق ملقا . أو نهايات الكتل القارية حيث يتحتم الدوران كراس الرجاء وكيب هورن . فهذه كلها مواقع بحرية لا مفر منها ، وهي كمواقع المعادن من صنع الجيولوجيا . ولنذكر أن بنزرت التي تسيطر على خاصرة البحر المتوسط هي التي قال عنها فرى : «C'est pour Bizerte que j'ai pris la Tunisie»

كذلك من المواقع المفضلة تلك التي تطل على بحر معاد . فمثلا تتركز موانئ انجلترا الحربية على الساحل الجنوبي خاصة ، وموانئ فرنسا الأطلسية على الساحل الشمالي أكثر منها على الساحل الغربي . وهذا وذاك نتيجة للعداء التقليدي بين الدولتين حتى القرن ١٨ . وبالمثل كان لتشام Chatham الأهمية الأولى في الحروب الانجليزية في القرن ١٧ ، وقد قلت أهمية هذه المواقع مع انتهاء هذا العداء من ناحية ، ومن ناحية أخرى أدى ظهور ألمانيا كقوة بحرية منذ أواخر القرن ١٩ إلى إعادة تقييم كاملة لاستراتيجية المواقع ، فظهرت قواعد Invergordon ، Rosyth ، سكابافلو Scapa Flow البحرية .

بالمثل حين سيطرت الولايات المتحدة على قناة بنما أنشأت قواعد بحرية على مداخلها وطلوعها : Guantanamo في كوبا بالايجار ، ثم حديثا في برمودا وترينداد وسانتا لوتشيا و أنتيجا بالايجار من بريطانيا . هذا في الكاريبي الذي تحول بذلك الى « بحيرة أمريكية » ، أما في الهادي فهناك قاعدة في جزيرة Indefatigable من جزر جلابيجوس ، تم بيرل هاربر . وقد لجأت انجلترا بعد ضياع السويس الى قواعد بحرية على ضلوعها : قبرص وعدن . وفي الفترة الأخيرة نشهد طوقانا من القواعد البحرية الجديدة التي تحاول أن تطوق الاتحاد السوفييتي .

على أن من المحتمل أن قيمة مواقع الموانئ الاستراتيجية قد اهتزت بعد تغير التكنولوجيا العسكرية بظهور الأسلحة النووية . وكل هذا يعني أن القيمة الاستراتيجية لمواقع الحدود عامة ، سواء البرية أو البحرية ، رهن بالأوضاع والعلاقات السياسية من ناحية والفن الحربي من ناحية أخرى ، ولو أن تطور الموانئ الحربية أكثر ارتباطا بتطور التكنولوجيا الحربية منه بتطور الحدود السياسية .

على أنه داخل هذه الحدود ، تنتخب الموانئ الحربية نوعين خاصة من المواقع : الأول المتقدم المتغلغل في البحر ، والثاني المتعمق في اليابس . فالأول للتصيد وسرعة الانقضاض ، والثاني للحماية وضمان الارتداد . الأول خط دفاع وهجوم أمامي ، والثاني يمثل الخطوط الخلفية . فمن النوع الأول الهافر ، ففي القرن ١٦ أمر الملك بإنشاء الهافر دي جراس Havre de Grace لتجميع أسطول المانش ، وأقامها عند Bec de Ceaux التي هي أبعد نقطة ممكنة في الساحل خارج مخزن استيواري السين الصعب الملاحه . وفيما بعد دفع نابليون بموانئه البحرية في المانش الى أعماق أبعد وأبعد ، فأسس شربورج على طرف كوتنتان Cotentin . وبالمثل

كوكسبافن على الطرف الأقصى بين استيوارى الالب واستيوارى الفيزر .
ومن النوع الثانى برست ، وبورتسمث على رأس المسولنت ، وفى ألمانيا
يحتضى الأسطول الألمانى عند نهاية خليج كيبيل الضيق المطويل Fohrde
الذى زادت القناة من طوله .

الموضع

تنتخب الوظيفة الحربية لموانئها مواضع معينة هى التى تحقق شرط
التكتيك . فينبغى أن يتوفر لها العمق وهدوء الأمواج والحماية الطبيعية .
والسعة لضمان حرية الحركة والالتفاف . ثم انبساط الظهير المباشر .
والخلجان العميقة التى تطوقها الجبال land-locked تتوفر فى حوض
البحر المتوسط الجبلى . فجبلى طارق يمتاز بخليج كالترسانة البحرية الهائلة
المساحة (١٧ هكتارا) . بينما تضمن الصخرة الحماية من ناحية اليابس .
وبنزرت تكاد تكون بحيرة جبلىة منيعة فسيحة .

كذلك تتوفر الخلجان الجبلىة العميقة الممتازة فى الريا ria ، فريه
الفيروى يمكن أن يتسع لجميع أساطيل أوربا الحربية مجتمعة ! كما
تتوافر فى الفيوردات الجليدية ، فبريتانى هى مشتل فرنسا البحرى وبرست
هى ترسانته . لأن ضيق المدخل فى Rade de Brest والصخور الخما
التي تنتثر فى المجارى تمنع أى هجوم من جانب الأعداء . وأمثل الفيورد
فى النرويج : ميناء نارفك الحربية .

وللجزر المقابلة للساحل n°-s° re قيمة مرضعية كبيرة ، فهى حماية
من الأمواج كما هى حماية من الأعداء مبررتسمث تحميها جزيرة وايت .
نارفك تحميها الـ Skaergaard : Skerry Guard وجزائر لوفوتن . وبالنسبة
للقوى البحرية الاستعمارية تمثل الجزر الساحلية وأشباه الجزر شبه

المنفصلة مواضع مفضلة ، لأن عزلتها ووحدتها تجعلها موطنًا ممتازًا للعمليات الأولى وخط رجعة عند الضرورة ، كما قد يوفر المضيق الذي يفصلها عن القارة مجالا للقاعدة البحرية .

لهذا نجد أن كثيرا من عمليات الاستعمار ارتكزت على جزيرة ساحلية مثل San Juan de Ulloa التي قفز منها كورتيز على المكسيك ، ومالطة وجورى Gorée إزاء داكار ، وسنغافورة إزاء الملايو ، وهونج كونج إزاء السيكيانج ، أو على أشباه جزر ناتئة شبه منفصلة مثل جبل طارق والكيب (سيمونزتون) وعدن . والمواقع أن كل القواعد البحرية الانجليزية مثلا تقع إما على جزر أو أشباه جزر ساحلية . وقد تفقد الجزيرة فيما بعد أهميتها حين يتم اخضاع الداخل ويقدم الساحل المقابل أرضا أوسع وتسهيلات تموينية أكبر ، فتوصل الجزيرة به بطريق جسرى causeway كسنغافورة - الملايو ، أو تنتقل القاعدة الى اليابس كما فى داكار .

ولكن على الرغم من أهمية الموضع الطبيعى ، إلا أن امكان تعديله أو تصحيحه بتطور التكنولوجيا الهندسية حرر الموانى الحربية من عبوديتها لأحكام الموضع . والأغلب أن الموقع يتفوق على الموضع فى الأهمية ، وهذا يختلف نوعا عما فى المدن الحربية . فاذا دعا الموقع الى نشأة الميناء ، فليس يهم رأى الموضع ، فشربورج أسست على خليج مفتوح مكشوف ومعرض ، فلزم حمايته بواسطة رصيف حجرى jettée .

الحجم

من الثابت أن امكانيات الميناء الحربية السكانية أكبر بكثير من المدن الحربية . فان الموانى الحربية أقدر من الحصون البرية على خلق وانشاء المدن الهامة . لأن اللواحق « والمضاعفات » المتعددة تتجمع حولها بالضرورة : ورش الاصلاح ، الترسانات ، الأحواض ، معامل البناء ٠٠٠ الخ . فمتلا اجتذبت برست حياة عمالية برمتها ، ففيها ٢٧ ألفا يعيشون على مصد

رزق مستمد من القنارات البحرية . ومالطة بلغ عدد السكان بها فى ١٩٢١ نحو ٢١ ألفا ، منهم ٣٥٠٠ فقط تابعون للجيش والبحرية . وأهم من ذلك أن اجتماع الحماية العسكرية والموقع الاستراتيجى يشجع على اجتذاب التجارة وغيرها من الوظائف الأخرى . فمثلا الموانى القائمة على سواحل مستعمرة سابقة كنقط ارتكاز للأساطيل على مواقع ممتازة بالنسبة لخطوط الملاحة العالمية الكبرى ، هى أيضا الميناء الطبيعية للأساطيل التجارية بلا شك . وهى تستعير وظيفة الميناء التجارية حين تتحول الى ميناء تفحيم أو بترول لكل السفن المارة حربية وغير حربية .

والنتيجة العامة أن يتحقق لهذه الموانى الحربية أحجام ضخمة . فمثلا حادثة فى ١٩٣٧ دخلتها حمولة ٤ر٤ مليون طن ، منها للأسطول الحربى الانجليزى ١ر٩ مليون طن فقط . كذلك عدن التى تقوم بتجارة كبيرة فى الترانزيت لكل منطقة جنوب الجزيرة والقرن الأفريقى ، وتعمل ميناء تفحيم وبترول ضخمة حاليا . وإذا كانت جبل طارق لا تزيد عن ٢١ ألفا فى ١٩٢١ وعن ٢٢ ألفا فى ١٩٥٠ ، فإن برست تصل الى ٣٧ ألفا . بينما تصل عدن الى ١٥٠ ألفا ، وربما كانت بهذا من أكبر المدن فى الجزيرة العربية على الرغم من وضعها الخاص الصغير ! هذا بينما تصل سنغافورة الى أكثر من مليونى نسمة ، وكانت بذلك الى قريب أكبر مدينة فى كل شبه جزيرة الهند الصينية البالغ سكانها أكثر من ١٠٠ مليون ! ولكن هذا طبعا لا يرجع الى الوظيفة الحربية ، وإنما يشير الى جذبها واقتراثها بالوظائف الأخرى .

مثال آخر : ميناء شربورج المتقدم جدا فى قلب المانش ، والذي يعتبر قاعدة حربية ثانوية فى فرنسا ، وجد نفسه مستعدا تماما لاستقبال عابرات الأطلسى ، وساعده تصحيح الموضع بالأرصفة الحامية على التفوق على منافسيه مباشرة ، وشهرته اليوم كميناء لبواخر الركاب أشيع منها كقاعدة

بحرية • وفى البهاقر لم يلبث الميناء التجارى الصغير الذى الحق كفرع بالميناء الحربى ان تغلب على الأصل واستفاد من التسهيلات التى عملت أصلا لصالح الميناء خصيصا • وبليمث التى تقع الى الغرب منها ميناء Devonport الحربية تقوم بدور هام فى حركة بواخر الركاب والتجارة الساحلية • ولكيل كذلك تجارة هامة ، وبرست لها تجارة اقليمية ، وطولون تصدر البوكسيت ، وهران القاعدة الحربية الفسيحة هى أيضا ثمانية موانئ الجزائر •

ومع ذلك كله فالقاعدة هى ان كمية الحركة التجارية التى تقوم فى الموانئ الحربية محدودة عادة • فمثلا بورتسمث تكاد تنعدم فيها الحركة التجارية لأنها قريبة جدا من سوثامبتن • كذلك فيلهمسهافن قاعدة حربية بحته ، وجبل طارق تخلص من التجارة • وبذرت (٥٠ ألفا) عديمة الأهمية التجارية لأن « الوظيفة الحربية عاكست حتى الآن النمو التجارى والصناعى » • كذلك تارانتو ولامادالينا La Maddalena القاعدتان الحربيتان الايطاليتان لم يكن لهما أى أهمية تجارية •

بل ان القطاع التجارى فى الموانئ الحربية غالبا ما يكون منفصلا وبعيدا بمسافة ما عن القطاع الحربى • فمثلا Mare Island ، وهى القاعدة الحربية فى خليج سان فرانسيسكو ، تنفصل بوضوح عن سان فرانسيسكو ، ولو أن القطاعين يقتربان كثيرا فى سان دييجو • وفى اليابان نجد قاعدة كورى Kure التى تبعد ببضعة أميال عن هيروشيما ، وقاعدة يوكوزوكا Yokosuka على خليج طوكيو ، هما قاعدتان حربيتان على الاطلاق ، ولكن من ناحية أخرى تقوم شيموزو Shimuzu ببعض النشاط التجارى • وعلى العموم فان الوظيفتين لا تمتزجان بسهولة ، لأن الوظيفة الحربية صارمة الشروط والظروف ، تحتاج الى حرية كاملة فى المناورات • ومعظم الموانئ الحربية لا تقدم ميزات خاصة لحركة تجارية واسعة النطاق •

وتختلف الميناء الحربية عن المدينة الحربية فى أنها ليست أضخم حجماً
 بحسب ، وإنما كذلك فى أنها أكثر استقراراً وثباتاً وأقل تأثراً بالذبذبات
 السياسية والتكنولوجية . على أنهما تشتركان فى اختلال التركيب السكانى .
 فهناك عادة الميزان الجنسى الذكر . فمثلاً فى مالطة (١٩٢١) كان الذكور
 ١٠٩١٨ و الإناث ١٠٣٤٥ . ولكن سنغافورة مثل أحسن : ففي سنغافورة -
 كما فى الملايو - تصل نسبة الذكور الى الإناث الى ٣ : ١ نتيجة للهجرة الأجنبية
 الصينية الذكرية . وإلى هذه الخصائص يضاف فى القواعد الاستعمارية
 شدة الخلط والتعقيد والتعدد الجنسى ، مما يؤدى الى الاحتكاك الاجتماعى .
 وربما كان من الصحيح أنه كانت للاستعمار سياسات موضوعة فى هذه
 الحالات لتخليط السكان بتشجيع التهجير المتنافر ، وذلك بقصد إبعاد
 المنطقة عن الوطن الأم المنتزعة منه وتقويض دعواها بالاسترداد .

فمثلاً فى عدن :

١٩٥٧	١٩٥٠
١٤٠.٠٠٠	المجموع ١٠٠.٠٠٠
٢٧.٠٠٠	عرب ٨٠.٠٠٠
٤٥.٠٠٠	باكستاني و هندي مسلم ٨.٥٠٠
١٢.٠٠٠	صومالي ٦.٥٠٠
٥.٠٠٠	هندي ٣.٥٠٠
٧.٠٠٠	يهود ١.٥٠٠
٨.٠٠٠	هنود مسيحيون ٥.٠٠٠
٥.٠٠٠	من مختلف الكومنولث ١٠.٠٠٠

وبالمثل فى سنغافورة نجد أن السكان الوطنيين أصبحوا أقلية تافهة جداً،
والاغلبية الساحقة من الأجانب المهاجرين ! فالصينيون ٨٣٪ . بينما الملاييون
١٢٪ فقط ، وهناك ٧٪ هنود ، والباقي أوربيون وأوراسيون Eurasians
وذلك لأن الهجرة اتت أحيانا بنحو ٢٠٠ ألف فى السنة الواحدة !

الفصل الثانى

الوظيفة التجارية

فى كل العصور وفى ظل كل اقتصاد ، وجد الانتاج نفسه اما متوجبا بفائض ،
واما مثقلا بعجز وذلك بدرجة قلت أو كثرت . وفى الحالين لزم التبادل ،
لأنه مدامت المنفعة الحدية marginal utility لأى سلعة تتناسب طرديا
لا معها فى حد ذاتها ولكن مع الحاجة اليها ، كان فى التبادل فائدة متبادلة .
على أن هذا التبادل استلزم بدوره عملية نقل طالت أو قصرت . واستدعى
نقطة مركزية كبرت أو صغرت يتم فيها ، أى التجمع المبنى . وبذلك تتكون
لدينا المعادلة الآتية : فائض + حاجة = نقل = تجارة = مدينة .

من هنا فالتجارة تبدو مرتبطة بالمدن ارتباطا طائفا جعل البعض
يخصصها فى التعريف بالمدينة كما رأينا . ومن الكتاب من لا يرى تفسيرا
للمدينة التاريخية الا فى الوظيفة التجارية . مثل بيرين . ولكن زومبارت
يضيف أن « مدن العصور الوسطى هى (اقتصاديا) من صنع ايجارات الأرض
وعوائد الضرائب ، وما عاش التجار الا عن طريقها » .

«Die Städte der Mittelalter sind (ökonomisch) das Werk der
Grundrenten und Steuer - bezieher. Die Kaufleute existierten
nur durch sie.»

والمدن الحربية ، من جهة أخرى ، قديمة قدم المدن التجارية ان لم تكن.
أقدم . والواقع أن المدينة التجارية فى السهل ، والمدينة الحربية على
المرتفع ، تمثلان الاهتمامين الرئيسيين فى العصور الماضية ، وترمزان الى
تناوب النشاط السلمى والحربى فى التاريخ . ولكن بينما تناقصت قيمة
الوظيفة الحربية على العصور ، تزايدت أهمية التجارة باطراد . فالتجارة.

لأزادات مع تقدم الحضارة ، لأن ارتفاع مستوى الانتاج ومستوى المعيشة يعنى القدرة على ، والحاجة الى ، مزيد من السلع الخارجية ، كما يساوق هذا مع تقدم المواصلات الذى مكن لتحقيق التبادل . وكل هذا معا زاد فى تطور المدينة التجارية ، ولهذا قيل أن « النقل هو المدنية transportation is civilisation » .

ولكن فى دراسة الوظيفة التجارية لابد أن نحدد موقف الوظيفة المالية ووظيفة النقل . فبعض التصنيفات الوظيفية للمدن تميز بينهما وبين الوظيفة التجارية . ولا شك أن العلاقة بين الوظيفة التجارية والمالية عميقة بل أساسية جدا ، بل يمكن اعتبار الوظيفة المالية « النواة النووية » النهائية للوظيفة التجارية . ولا شك أيضا أنها مدنية بالضرورة . بل ربما كانت الوحيدة المدنية بالضرورة ، فالتجارة والصناعة والنقل والثقافة والمدير وغيرها وظائف يمكن أن تقوم فى الريف كما فى المدن - إلا الوظيفة المالية . ومع ذلك فالوظيفة المالية على نفوذها الهائل - لا سيما منها « المالية العليا high finance » - لا تنتظم من القوى البشرية العاملة فى المدن إلا قدرا ضئيلا جدا قد لا يزيد عن ١/٣٪ . وليس هناك مدينة تقسوم على الوظيفة المالية البحتة وحدها ، وهى جغرافيا تابعة للوظيفة التجارية . ولهذا يحسن ألا تفرد فى تصنيف المدن على أساس أنها جزء من الوظيفة التجارية . أما النقل فعصب التجارة ، ولا توجد الوظيفة التجارية بدون وظيفة النقل . ورغم أن هناك عددا من المدن تغطى عليه وظيفة النقل ، إلا أن هذا نادر جدا وقاصر على المناطق المنعزلة شبه الخالية الواقعة على طريق تجارى هام ، بل إن النظرية المدنية تفترض أن هسند المدينة تتحول بالضرورة الى مدينة تجارية . ولهذا يحسن ألا يفرد النقل فى تصنيف المدن ، على أن يكون مفهوما أن الوظيفة التجارية تفترضه وتعدد جزءا جوهريا منها .

وتنقسم المدن التجارية الى قسمين ، برية وبحرية .

المدن التجارية

تطور المدينة التجارية

يمكن أن نميز فى تطور المدينة التجارية بين ثلاث مراحل من المدينة التجارية : الأسواق المحلية ، مدن التجارة الاقليمية ، مدن التجارة العالمية . فاما الأولى فيبدو أن السوق المحلية كانت فى كل العصور ضرورة من ضرورات الحياة الاجتماعية ، وأنها وجدت فى كل نظم الحياة وفى كل اقتصاد مهما كان بدائيا . فقد يرتب الرحل تنقلهم بحيث يجتمعون فتريا فى أسواق للتبادل . وتظهر الأسواق المحلية بكثرة حيث يلتقى الرحل بالمستقرين . وبين المستقرين قامت الأسواق المحلية لتسهيل حياتهم العامة وكمصحح *corrective* لعيوب حياة الاستقرار واقتصاد الكفاية الذاتية المحلية *autarchy* . وقد كانت الذرائب والالتزامات العينية حتى العصور الوسطى عاملا مساعدا يدعو الى التبادل لتصريف الزائد .

وقد كان للأسواق - ومن أكثرها نشاطا وحياة أسواق الحيوان *foire* - مواءمة معينة دورية . وحالما تنتهى السوق ، تختفى كل أنواع الحياة والاضطراب وينزلق المركز الصغير ليسترد كيانه القروى الذى يتركه مرة كل أسبوع ليصبح مدينة صغيرة . وأحيانا كانت السوق تستمر طوال الأسبوع على دواش القرية وتفيد منها افاد محدودة . فهذه الأسواق كانت اذن مدنا منقطعة ، ولكنها تعد نفسها طيلة الأسبوع ليوم السوق . ولهذا يقيم فيها مجموعة مستقرة من التجار وأصحاب الخانات وتقوم فيها عمليات تجارية محدودة طوال الأسبوع . ولو ان الحركة الحقيقية هى نى يوم السوق فقط . ثم تتسع هذه النواة التجارية تدريجيا .

الذ تجتذب اليها أصحاب حرف وخدمات أخرى .

هكذا كان مولد كثير من المدن الصغيرة فى أوربا . فهذا مثلاً هو تاريخ الغالبية العظمى من مراكز الكانتونات الفرنسية chef-lieux ، وهو ما وجده ديكنسون فى ايسلند انجليا . ولقد كانت السوق الأسبوعية من لوازم المدينة فى العصور الوسطى . وكانت هناك قوانين تمنع إقامة أسواق فى حدود أبعاد متنافسة مع سوق قائمة قبلاً — وهى عادة نصف قطر قدره ٤ — ٦ أميال . ويبدو أن الأسواق الصغيرة market town بلغت أوجها — على الأقل فى أوربا الغربية — حوالى بداية القرن ١٩ ، وظلت سائدة فى المشرق عامة حتى أواخر ذلك القرن تقريباً .

على أن مدن الأسواق المحلية لم تلبث أن دخلت بعد ذلك فى فترة من الاضمحلال ، لأن اطراد تقدم وسائل المواصلات وفن النقل وسع مدى اشباع المدن الكبرى ، فأصبح التجار يتعاملون على أبعاد أكبر ، وأصبح تجار المواشى يأتون مباشرة الى قراها هاجرين بذلك أسواق الحيوان . ولم تنجح السيارة أو السيارة العامة فى رفع شأن الأسواق الريفية . وهكذا أصبحت وحدة التجارة الحديثة هى المدى البعيد ، ولم نعد نعتمد كثيراً على الأسواق المحلية كما كان من قبل . ولكن هذا ليس معناه التقليل من قيمة مدن الأسواق الصغيرة ، فهى ترقد غالباً عند جذور كثير من المدن المتوسطة ، وتقع على أصول كثير من المدن الكبرى والبنادر bourgs الرئيسية التى تسيطر على التجارة الإقليمية .

وقد تبدو لنا التجارة بعيدة المدى شيئاً عادياً — لنا نحن الذين قد تتألف حائدة افطارنا من ستة أو سبعة بلاد فى آخر الأرض . ولكن هذه العملية كانت شائعة شاذة فى الماضى ، تمثل حدثاً فذا يقتصر على الكماليات التى تخضع لقانون النقل البدائى ، ما خف حمله وغلا ثمنه ، كاللباز والأقمشة

الفاخرة والمعادن النادرة . ومع تقدم المواصلات الحديثة خلقت هذه التجارة كوتتورات comptoirs منه غدت حثيثا الى مستودعات جبارة emporia ، entrepôt يدير بها سنويا سلايين الأطنان من السلع المختلفة الآتية من كل أطراف الدنيا — « كأنما كل العالم قد اجتمع بها » .

وتتمتاز هذه المراكز بأن لها اتصالات من كل نوع بالخارج ، بل ان هذه الاتصالات شرط لحياتها وتجسم لنا تحقق فكرة وحده العالم ، حتى لتوشك المدينة أن تكون نحبا تذكاريًا لتكامل العالم . على ان أهم ما يميز هذه المراكز التجارية العالمية الكبرى هو النشاط المالى وحركة البنوك الى درجة ان الوظيفة المالية والمصرفية توشك أن ترقى الى وظيفة قائمة بذاتها . والمركز الذى تكثر فيه البنوك الكبرى كان ولازال المطلب الأول للمراكز التجارية . فمثلا كان انشاء بنك انجلترا فى القرن ١٧ فى لندن حادثا حاسما فى تاريخ ومستقبل المدينة .

اذن فتطور المدينة التجارية من المحلية الى الاقليمية الى العالمية ذو وظيفة مباشرة لتطور الوظيفة التجارية بأطرافها الثلاثة — فائضى وحاجة ونقل . فأما تطور الفائضى فأتى نتيجة لارتفاع مستوى الانتاجية — الزراعية أولا ثم الصناعية — ارتفاعا مطردا ، أى نتيجة لارتفاع تكنولوجيا الانتاج عامة . وأما تطور الحاجة فقد كان نتيجة لارتفاع مستوى المعيشة وتعقد حاجات الفرد والمجتمع . وأما تطور النقل فجاء نتيجة لتطور تكنولوجيا النقل والصيانة والحفظ .

أنواع المدينة التجارية

قد يمكن أن نميز وديفيا بين ثلاثة أنواع من المدن التجارية ، وذلك على أساس نوع وميكانيكية التجاره فيها . أكثر منه على أساس المجال الجغرافى (م ٤ — جغرافية المدن)

لنشاطها ، وان كان هناك بعض التداخل . وهذه الثلاثية هي : متجر الظهير
hinterland emporium ، المستودع entrepôt ، نقطة التجميع point
of assembly

١ - متجر الظهير : أو القاعدة التجارية trading capital ، هي المدينة
التجارية التي تقوم بخدمة ظهير أرضى اقليمى حولها تسيطر عليه فى صادراته
و وارداته . فهي تعيش للاقليم وعليه ، وكلما نما نمت معه . ويشبهه
هنتنجتون وويليامز هذه المدينة « بعملاق جالس على بوابة ضيعته . بيد
يكتنس الحاصلات التي يعدها أهل ظهيره ، وبالأخرى يمتد الى اناس اخرين ،
غرباء ربما ، ويقدم حاصلات قومه ليستبدلها بشيء يمكنه ان يرد الى
رعاياه » . ولكن المدينة لا تسيطر على ظهيرها التجارى سيطرة لا ينافيها
فيها أحد . فمناطق نفوذ مدن المتجر المختلفة تتداخل وتتشابك فى صراع
واضح . والاتجاه العام مع تقدم المواصلات الحديث هو الى توسيع الظهير
وتقليل عدد من المتجر ، وقد أصبحت مدينة المتجر هي أساس التنظيم
الاقتصادى الحديث للمجتمع . ومن أمثلتها سانت لويس وشيكاغو وهيلادلفيا
وبولتي مور ونيو أورليانز . كما تتضح فى ألمانيا .

٢ - مدينة المستودع : وبينما تقوم مدينة المتجر بوظيفتها داخل الاقليم
intra — regional ، تقوم مدينة المستودع (entrepôt = حرفيا :
الواقع بين placed between) بوظيفتها كعقدة الوصل بين الاقاليم المختلفة
interregional . ومدينة المستودع هي التي تنمو وتتضخم وتمتاز بموقع
يمنحها تسهيلات وامتيازات تجعل التجارة المحيطة تفضل ان تمر بها وان كان
الطريق اليها غير مباشر ، على ان تمر بطريق أقصر مباشر خلال مدينة أخرى
اقل قيمة . وتمتاز مدينة المستودع لذلك بنشاط هائل فى الترانسيت
والمصاريف والم الشحن والعمليات المالية . . . الخ . ولهذا فكثيرا ما تكون

وارداتها أكثر من صادراتها ، أو تمتاز بميزان تجارى يبدو خاسرا ، وان يكن هذا غير صحيح حقيقة نظرا لتعقد العمليات التجارية والنشاط غير المنظور . على أن الأغلب أن مدن المستودع هي موان بحرية أكثر منها مراكز برية ، مثال ذلك نيويورك ولندن وبروك وأمستردام وروتردام والبنديقية وهامبورج . ولكن يلاحظ عموما أن خدمات مدن المستودع قد قلت أهميتها الآن عن ذي قبل .

٢ - نقطة التجميع : هي النقيض المباشر لمدينة المستودع . فبينما تظهر هذه الأخيرة فى الأقاليم الكثيرة السكان الناضجة اقتصاديا . لا توجد نقطة التجميع عادة الا فى المناطق المفتوحة حديثا نسبيا حيث لا يزال هناك فائض من الانتاج الأولى يدعو الى التصدير على نطاق واسع . وإذا كنا نبحث مثلا عن مدن المستودع فى غرب أوروبا أو شرق الولايات المتحدة ، فإننا نبحث عن نقط التجميع فى شرق أوروبا وغرب الولايات المتحدة . ثم فى أمريكا الجنوبية ثم المناطق المدارية . فهى تسود فى المستعمرات المدارية المتأخرة التى كانت تستنزف حاصلاتها الأولية للقوى المستعمرة ، وتكاد تقتصر حياة المدن فيها على مراكز متوسطة كل هدفها أن تجمع المحصول فى نقطة مركزية وتعدده لشحنه الى الخارج . ومعظم مدن نقط التجميع تمتاز بأنها تصدر أكثر ما تستورد ، وهذا لا يدل على اقتصاد سليم بقدر ما يدل على اقتصاد متأخر ، وعلى أن المدن لا تخدم أقاليمها الا خدمة سلبية أكثر منها ايجابية .

من أمثلة المجموعة الأولى دولوث ، فهى ليست الا مرفأ جيدا ومجموعة من الأرصفة وعددا من الخطوط الحديدية ، يؤهلها موقعها لتجميع وشحن حديد مسابى وقمح نهر رد وأخشاب البحيرات . كذلك جلفستن : قطن وبتروك وأخشاب . وبالمثل نورفوك : أخشاب وفحم وحبوب وقطن . وهناك

سانتوس للبن • أما من المجموعة الثانية فثمة مدن الهند الصينية وجنوب شرق آسيا كنماذج مثالية •

الموقع

بينما الموضع عنصر قليل الأهمية فى تحديد المدن التجارية ، تنتخب الوظيفة التجارية لمدينة مواقع معينة تحقق قانونا أوليا هو « انقطاع الطريق route break ، أى انسداد الحركة كما عبر راتزل traffic damming . فلا بد للمدينة التجارية أولا من طريق للتجارة رئيسى أو ثانوى تقع عليه ، ثم على هذا الطريق يتحدد الموقع بالضبط حيث يحدث انقطاع فى النقل والحركة لأى عامل • ففكرتا الطريق والانقطاع حيويتان فى توقييع المدن التجارية •

فأما الطريق فلا شك أن الطرق المائية كانت أول الطرق السهلة ، وعلى أى حال بالنسبة للنقل الثقيل • ولكن الطرق المائية موضعية ومعطاة بالضرورة ، وحدوثها المكانى أقل دائما من المطلوب ، هذا اذا لم تكن سيئة الموقع بالنسبة للحركة التجارية • ولذا فإن الأغلبية العظمى من المدن التجارية القارية خدمتها أولا الطرق الأرضية route ، وأخيرا أتت السكة الحديدية التى وقعت بدورها كثيرا من المدن ، تماما مثلما فعل الطريق من قبل •

وأما فكرة الانقطاع break-of-bulk فتأتى من أن التجارة اما أن تتم بين أقاليم متنافرة فى الانتاج فيكون الانقطاع انتاجيا ، واما أن تتم داخل الاقليم المتجانس الواحد فيكون الانقطاع نقليا - يعنى توزيعيا أيضا •

فالانقطاع الانتاجى يخلق مدنا تجسم روح التكامل البيئى والتكافل الاقليمى ، مثل « مدن القوافل ، caravans cities أو « الموانى الصحراوية »

على جبهة التحام الصحراء أو الاستبس بالزراع أو الغابات المدارية .
ويكفى أن نشير الى خريطة لابلاش الكلاسيكية لقلب العالم القديم . وفى
كندا أدى تصاقب اقتصاد الفراء الهندي والاقتصاد الأوربي المركب الى قيام
مدن مثل فورت هدرسون . وحتى فى المجتمعات البدائية تتحقق هذه العلاقة .
كذلك تقوم مدن البيدمونت حيث تلتقى اقتصاديات الجبل باقتصاديات
السهل .

أما الانقطاع النقلي فيأتى عن أمرين - انقطاع فيزيوغرافى ، وانقطاع
فيزيولوجى . والأول يشبه سباق الحواجز handicap race . والثانى
سباق المتتابع relay race ان صح التشبيه .

فمن الانقطاع الفيزيوغرافى نقط توقف الملاحة النهرية للحاجة الى
العبور وتغيير وسيلة النقل transbordement ، فهناك يحتاج التجار
والملاحون الى نقطة يرتبطون بها دائما كمتكا صلب foothold ، pic-d-à-terre ،
يستقرون بها وعائلاتهم ، ومن ثم اصحاب الخدمات التى يحتاجون اليها
بالضرورة ، فتقوم الموانى النهرية . وبالمثل اذا اعترض الحركة أو الطريق
مسطح بحيرى تقوم الموانى البحرية - مثل كليفند ومدن البحيرات العظمى ،
وقد يكون الانقطاع الفيزيوغرافى نتيجة التضاريس : فعند اقْدَام
الممرات الجبلية تتجمع الحركة قبل اختراق الممرات الصعبة وتقوى
الركائب أو المطايا ، وهكذا ظهرت فى قيعان الأودية الالبية مدن عديدة
تختلف أهميتها بحسب أهمية الممر - وذلك بصرف النظر عن الناحية الحربية
للموضوع - مثل انسبروك وممر برنر . وهكذا أيضا ظهرت الأسواق
الكبيرة خلف الأقواس الجبلية الكبرى مثل ميلانو عند أقْدَام الالب ، ومثل
دنفر التى تلعب على حواف الروكى الشرقية نفس دور ميلانو على الالب ،
ومثل لوس انجلس على الجبهة المقابلة من الكوردييرا حيث تدين برخائها

فى حوضها الذى تلفه الجبال للثغرات الجبلية التى سحبت بتجمع ٧ خطوط حديدية فيها .

أما الانقطاع الفيزيولوجى فيظهر حين تطول الطرق وتتحم المراحة فى مراحل ونقط توقف relay-towns ، stage-points . ويكثر هذا فى السهل الروسى ، ومدن القوافل فى حدود الرحلة الصحراوية مثل نزل المراحات التى تنقط بطون الأودية . كذلك على الطرق الحديدية يستلزم فن النقل الحديدى من مسافة الى أخرى استبدال القاطرات ، كما أن تداول السلع يحتاج من حين لآخر الى تجميع العربات وتنظيمها . وفى هذه النقاط التى تبدأ كسكن لعمال الدريسة cheminots ، سرعان ما تظهر المدينة نتيجة لتدفق العمال والموظفين للعناية بالبضاعة .

مثلا كانت كرو Crewe فى ١٨٥٠ نقطة تتألف من ٤ منازل ، فلما أختيرت وصلة junction وأصبحت اليوم ملقى أو مفرق ٦ طرق حديدية رئيسية ، وصل تعدادها الى ٥١ ألفا ٠٠٠ وفى أمريكا الشمالية تتضح مدن المحطات بشكل مثالى نظرا لاتساع عرض القارة ونظرا لأن الخط الحديدى هنا كان وسيلة التوغل الكبرى . وقد تكون النقطة الواحدة نقطة مرحلة لأكثر من طريق حديدى فتتضاعف أهميتها ، فليست خارابين فى منشوريا الا محطة انفراج وانشعاب خط Transsiberian الى دايرن Dairen وخط Transmanchurian الى فلاديفوستك . ولكن هذا وحده كان كافيا لأن يجعل منها مدينة ذات ٦٦٠ ألف نسمة .

وأخيرا ، وان يكن من السابق لأوانه أن نتحدث عن المدن التى خلفتها الخطوط الجوية ، الا أن من الملاحظ فعلا تركيز بعض الذوايا المدنية حول المحطات الجوية لأنها تمثل انقطاعا فيزيولوجيا شأنها شأن المسطحات الحديدية ، فذن الطيران هو الذى يفرض هذا التابع أحيانا : مثلا مينواى Medway فى الهادى .

الحجم

تمتاز المدن التجارية بأحجام تتفاوت بحسب دائرة نشاطها ، أى أن أحجامها تتفاوت كثيرا . ولكن المهم أن الوظيفة التجارية تتيح للمدن أحجاما كبيرة وهائلة . بل أن أعظم التجمعات البشرية هي بلا شك ما يرتبط بالتجارة . ويكفى أن أكبر نسبة من المدن المضخمة في العالم توجد فيما سماه نابليون «a nation of shop-keepers» . على أن من الصعب أن نجد مدينة كبرى تمارس الوظيفة التجارية فحسب ، مما يجعل من الصعب عزل وتحديد أثر أى وظيفة بعينها على تحجيم المدن . فالمدينة المنجارية تجذب اليها الوظائف المتعددة كالحربية أحيانا ، وكإدارية غالباً . وكالصناعية أخيراً . ولذلك فالمدينة التجارية ذي الأعم الأغلب متعددة الوظائف plurifunctional . على أن من خصائص حجم المدينة التجارية أنه يقوم على أساس خطر precarious مهدد لحد ما . بحيث أنها فقط تقطع على طرق حركة ، فإن كيانها رهن بتلك الطرق . التي هي بدورها رهن بالعلاقات المكانية المعقدة space-relations . سواء منها الإقليمية أو العمرانية ecumenical أو الكوكبية geomatical . فلو تغير الموقع الفعال effective location لأجزاء الكرة الأرضية بالنسبة لبعضها البعض (باتساع المعمورة) ، لسبب هذا «أسرا نقلها transport capture» وليس أدل على هذا من المذبذبات التي لحقت البحر المتوسط والاطلس منذ كثرت طريق الرأس . ونتائج هذه المذبذبات تصيب المدن التجارية الداخلية كما تصيب الموانئ التجارية .

الموانئ التجارية

أنواع الموانئ التجارية

يمكن أن نعيز بين ثلاثة أنواع تقابل ثلاث مراحل من الموانئ التجارية وتناظر ما في التجارية الداخلية : موانئ الملاحة والتجارة الساحلية

coast-wise ، موانى الملاحة البحرية short-sea ، موانى الملاحة المحيطية deep-sea . وتتمثل المراحل الثلاث فى تاريخ الملاحة المحلية فالاقليمية فى البحر المتوسط ، ثم خروجها الى العالمية فى المحيط الاطلسى .
والأنواع الثلاثة توجد فى معظم سواحل العالم اليوم .

١ - التجارة الساحلية : والتجارة البحرية كانت فى البدء « ترعى » السواحل فقط ، كما يقول لابلاش . ولكن التجارة الساحلية الآن ليست قليلة الخطر أو الأهمية فهى تكاد تكون عالمية فى توزيعها . وهناك موان تبدو مرتبطة بها ارتباطا وثيقا مثل بوسطن (لنكولنشير) ، كنجزلين ، ابسويتش ، بول Poole فى انجلترا ، ومثل St. Briec ، Roscoff فى بريتانى ، هارلنجن وجروننجن فى هولنده . ومثل هذه الموانى تكثر خاصة فى الدنمرك والنرويج والسويد وأسبانيا وإيطاليا ويوغوسلافيا واليونان ، حيث تقلل من صعوبات النقل البرى التى قد تنشأ من المسافة أو تأخر طرق النقل الأخرى أو وقوع مساحات مائية بين أجزاء الدولة الواحدة . ولكن الملاحة الساحلية لا تقل عن ذلك أهمية فى انجلترا وألمانيا وفرنسا . وفى انجلترا تقوم هى بالدور الذى يقوم به النقل المائى الداخلى فى البلاد الأخرى ، وفى ألمانيا قناة كييل ، وفى فرنسا ثمة الملاحة الساحلية الصغرى petit cabotage (الأطلسية) والكبرى grand c. (الأطلسية - المتوسطة) . ولكن من الصعب عامة أن نربط ربطا تاما بين نوع معين من الموانى وبين الملاحة الساحلية ، فليست كل موانى التجارة الساحلية صغيرة ، بل ان كل الموانى الكبرى لتمارسها بالفعل .

٢ - التجارة البحرية : أما التجارة البحرية فلها الفضل فى ايجاد أول ما ظهر من المدن التجارية البعيدة المدى ، إذ لا ينتظر ظهور هذه على القارات قبل البحار ، لأن البحر كان فى الحقيقة الطريق الوحيد

المستعد دائما لحمل الانسان بلا حاجة الى تعب يد او تمهيد ، وذلك فى كل الاتجاهات فى نفس الوقت . ولذلك فليس غريبا ان معظم المدن الكبرى التجارية فى العصور القديمة كانت موانى البحر المتوسط البحرية .

٢ - التجارة المحيطية : وأما التجارة المحيطية فترتبط بالموانى العملاقة العالمية Weltstadte ، التى تعتبر بحق مستودعات للعالم وملئقى له . فمن أعظم تجمعات المخزن والمستودعات ما تشرف عليه من حلق السكك الحديدية فى صفوف هائلة فى هامبورج . وربما برزت هنا الصفة العالمية أكثر مما تبرز فى كبرى المدن الداخلية ، لأن البحر لازال أعظم وسائل نقل السلع الضخمة . هناك يصبح الاتصال الخارجى هو عصب الحياة ، فتتقاطر الأموال والمصارف (ظلت بروج حتى القرن ١٥ المركز المصرفى الرئيسى ، وانفردت الميناء الأولى فى بلجيكا) ، كما تتكاثر مراكز العلاقات الخارجية (يكفى أن عدد القنصليات فى هامبورج وصل فى وقت ما الى ٢٠٠) .

والواقع أن الموانى الكبرى - بل المتوسطة - يحتاز سكانها بروح وعقلية وآفاق واسعة ، ونظرة أبعد ما تكون عن المحلية أو الضيق أو التعصب . فالكورنموبوليتانية قانون الوانى ، وهى الفارق بينهم وبين سكان المدن الداخلية . فكل السكان يعلمون أنهم يشاركون فى حياة وحضارة لا اقليمية وأن حياتهم مرتبطة بالميناء ، ووصول سفينة أو حمولة كبرى هو حدث هام بالنسبة للمدينة تنتظره وتنقل خبره الموانى الأمامية والراديو وتشير اليه الصحف . ونزول الركاب معناه حركة ورخاء فى محلات القطاعى . ومادامت السفن تدخل الميناء فإن المدينة لا تشعر أبدا أنها منطوية على نفسها ، فالحياة التجارية التى تولد على الأرصفة تستمر فى المكاتب ومخازن التصدير والشركات العالمية . ان المدينة تضطرب وتضطرب بأنفاس البحر وما عبر البحر .

وفى كل هذا يبرز دور النقل الحيوى . ولذلك فان كل ميناء تحساول أن تجمع أكبر قدر من وسائل النقل المتنوعة : فانفوس التى تدخلها حمولة قدرها ٢٠ مليون طن هى رأس الأسطول النهري فى الاسكو وأحد رؤوس الأسطول النهري فى الراين ، تتصل بالميز بقناة البرت وتتشعب منها الطرق الحديدية فى كل الجهات .

تطور الميناء التجارية اذن من المحلية الى الاقليمية الى العالمية يقابل تطور المدينة التجارية الداخلية ، ويرجع أيضا الى نفس الأسباب . ولكن هناك فارقا هاما ، وهو أن الميناء كانت أسرع فى تطورها وخروجها عن النطاق المحلى الضيق . كما أن نسبة الموانى المحلية اليوم بين الموانى جميعا أقل بلا شك من نسبة المدن التجارية المحلية بين المدن التجارية الداخلية عامة . ومن ناحية أخرى تتشابه المدن والموانى التجارية الداخلية فى أن تطور تكنولوجيا النقل المرتبط بكل منهما أدى الى عملية « اختزال » تدريجى فى أعدادها بؤاد ما استبعد منها وتضخيم ما انتخب .

فالمراحل الأولى امتازت بتعدد الموانى التى كانت تتشابه تقريبا فى نشاطها وأحجامها . فعشرات الموانى التى كانت تملأ سواحل انحلترا الجنوبية والشرقية انحدرت الآن تحت ضغط منافسة العدد القليل من الموانى الضخمة مثل لندن وهل وسوئمبرتن . وحتى ادخال السفن البخارية على أساطيل صيد الأسماك أدى بالمثل الى تركيز الصيادين فى بضع موان ممتازة ولكنها محدودة العدد مثل ابردين وجريمزى ، وهجرهم لعشرات من قرى الصيد التى كانت ترصع الساحل الشرقى والجنوبى برمته . كذلك لم تكن نيو انجلند فى أيام الاستعمار الأولى أكثر من شريط متصل من الحلات الساحلية يكاد يكون لكل خليج فيها ميناءه الخاصة المنصرفة الى التجارة الساحلية والخارجية مع الهند الغربية

وساحل جيانا ، أو في صيد البكلاد والاستقمرى والحيتان ، وبناء السفن .

ثم تلى هذه الفترة من التجانس التام السائد فى النشاط البحرى عملية تنافر وتباين محلى ، مع اتجاه فى عدد الموانى من التعداد الى القلة . وهكذا نجد أن تطور فنون الملاحة والموانى أدى على العصور الى نقص فى العدد وزيادة فى الحجم والتركز .

وتقدر لويديز Lloyds عدد الموانى كما تعترف بها مصالح الجمارك فى العالم بنحو ٧٠٠٠ ميناء . ويقدر أن فى المملكة المتحدة بين ٦٠٠ . ٣٠٠ ميناء ، وفى فرنسا ١٠٠ ، وألمانيا ٩٣ ، والدنمرك ٧٠ ، والسويد ٢٧٠ . والصين ٤٠ . وأندونيسيا حوالى ٥٠٠ . على أن من الواضح أن المسواد الأعظم من هذه الأعداد هو موان تافهة جدا . أما موانى العالم الرئيسية التى لا يقل ما يدخلها سنويا عن مليون طن من الحمولة فهى محدودة نسبيا إذ تبلغ ١٧١ ميناء ، وهناك ١٧١ ميناء أخرى تقرب حمولة ما يدخل كلا منها من المليون طن اقترابا واضحا . ويزداد التركيز وضوحا اذا علمنا أن قلة مختارة بين المجموعة الأولى هى التى تسيطر فعلا على الجزء الأكبر من مجموع الحمولة .

الحمولة بملايين الأطنان	٢٥-١	٥-٢٥	٥-٧٥	١٠-٧٥	١٥-١٠	٢٠-١٥	٢٠ +
عدد الموانى	٤٣	٥١	٢٥	١٣	٢٤	٧	٨

وعلى ذلك فكما يقول مورجان :

«Maritime activity .— tends to concentrate into not merely big units but into very big units.»

التصنيف الوظيفى للموانى

لم يقتصر تطور الميناء التجارية على الناحية الشكلية فحسب . بل تعداها الى الناحية الوظيفية . فقد تطورت من النشاط التجارى العام

الى التخصص بحسب السلع . فالتجارة الحديثة تتطلب آلات ومنشآت ووسائل معقدة لتداولها ومعالجتها تزداد تحسنا وتكلفة باستمرار ، ومن ثم يتعين تخصص الميناء فى سلع معينة بقدر الامكان ليصبح عملية اقتصادية . من هذا التصنيف الوظيفى للموانى .

ولكن اسس التصنيف متعددة . فقد تكون مدى ومجال نشاط الميناء الجغرافى ، سواء محلى أو اقليمى أو قومى أو عالمى . ولكن الأساس الأهم هو نوع النشاط الاقتصادى . فقد يكون اتجاد الحركة : موانى تصدير وموانى استيراد ، وقد يكون نوع السلعة التى تتداولها الميناء : فهناك موانى البترول وموانى الخامات المعدنية وموانى الفحم وموانى السبك وموانى القمح وموانى الأرز . الخ . وقد يكون الأساس هو العملية التى يتم بها النشاط الاقتصادى : فهناك موانى الصناعة ، وموانى التجارة ، وموانى القرانزيت ، وموانى التوصيل transshipment وموانى التسوين ports of all . وقد يكون أخيرا نوع السفن التى تزور الميناء : موانى المسافرين ، موانى الخطوط المنتظمة liner ports . موانى المتسكعات tramps ports ، موانى الناقلات tankers . لكن من الواضح أن هذه التصنيفات ليست جامعة مانعة ، بل تتداخل وقد تشترك الميناء الواحدة فى أكثر من فئة فيها .

١ - موانى التصدير : ولنبدا بموانى التصدير . فنجد أن موانى اقاليم الزراعة المدارية تمتاز أساسا بأنها موانى صادرات الأبعاديات ، بل أن بعضها ما قام أصلا الا كمخرج لهذه الحاصلات . والقائمة تمثيل صغير فقط لهذه الفئة : كلكتا - الجوت ، بومباى - القطن ، بانجسوك وارانجون - الأرز ، مانىلا - قنب مانىلا ، سورابايا وهابانا ورسيف - السكر ، سنغافورة وسابقا بارا - المطاط ، ساو سلفادور - الكاكاو ،

سانتوس - البن ، دايرين - صويا منشوريا ، كالاك Kaolack -
السودانى . ولنلاحظ أن من الحاصلات ما لا يدعو الى خلق موانى
تخصصية كبيرة كالموز ، لأنه قابل للفساد والتلف بحيث لا يمكن جمعه فى
ميناء واحدة عظيمة ، وانما ينبغى أن يقطف من عدد كبير من الموانى الصغيرة
القريبة من أبعاديات الزراعة .

هناك بعد موانى تصدير الفحم مثل كارديف ، وفى أمريكا
هامبتون رودز Hampton Roads ، نيوپورت نيوز ، نورفوك . وفيهايسود
الجاروف البخارى العملاق الذى يعمل باستمرار فى الأكوام السوداء
المكدسة التى تفتح عليها ضلوع السفن مباشرة . ومن موانى الحديد
لؤلؤيا Lulea ونارفك وأوكسلسوند Oxelsund فى السويد ، وبلباو
وسانتندر فى أسبانيا . وفى موانى الحديد ترى العربات الصغيرة التى
تدرج متتابعة الى الزلاقات الخاصة التى تصب الخام القاتم فى السفن .

وموانى البترول ظاهرة أحدث . ولتصدير الزيت الخام قد يكفى مجرد
نقطة شحن مادام المرفأ أو المدخل roadstead محميا بدرجة معقولة ،
وهكذا تقوم موانى بترول « بدائية » مثل كومودورو ريفادافيا جنوب
بوينوس أيرس بألف ميل ، ومثل Lobitos فى بيرو ، وتوكسبان
Porto Lobos فى المكسيك . ولكن تزايد حجم الناقلات المطرد يجعل
من الضرورى تنمية موانى ضخمة متخصصة . ولقد كانت موانى لوبزيانا
وتكساس وكاليفورنيا من أول الموانى المتخصصة التى خلقها البترول .
والآن فلقد انتشرت الظاهرة لا سيما بعد أن أصبح التصدير والتكرير معا
تقليدا عاما : كوراساو Curaçao وأوربا Aruba ، Punta Cardon على
ساحل فنزويلا ، namomal على ساحل كولومبيا قرب قرطاجنة ، باكو ،

عبدان ، بندر مشهور فى ايران ، الأحمدي وهو أعظم ميناء لشحن البترول فى العالم ، رأس تنورة والدمام والخوبر والبحرين (ستره) ، قطر والفاو ، وموانئ نهايات الأنابيب طرابلس وحيننا ، وموانئ آبار ميدان ، باليك بابان ، بالبانيج فى أندونيسيا . ويلاحظ فى هذه الثروة الباطنية الثقيلة أنها - كالفحم والحديد - اذا وقعت بحكم الجيولوجيا فى موقع قارى داخلى شديد البعد عن الساحل وأصبح مشروع النقل للتصدير غير اقتصادى فانها لا تعد عاملا يدعو الى خلق الموانئ المتخصصة - مثال ذلك حقل بترول Leduc فى البرتا .

٢ - موانئ الاستيراد : أما عن موانئ الاستيراد فمنها موانئ الزيت ، اذ لم تعد موانئ البترول تقتصر على موانئ شحنه ، بل لقد انتشرت ظاهرة موانئ استيراد وتكرير البترول فى معظم موانئ أوروبا والولايات المتحدة . وبينما يمكن لموانئ شحن البترول أن تتعدد وتتبعثر ، تميل موانئ استيراده الى التركيز القوى وقلة العدد ، لأن منشآت التكرير باهظة ضخمة . ولقد اتت الناقلات المضخمة مؤكدة لهذا الاتجاه ، لذا ينتظر فى مصافى أوروبا عملية « خف » على حساب الوحدات الصغرى لمصلحة الكبرى . وهناك عدا موانئ استيراد الزيت ، موانئ استيراد الفحم مثل روان ، وموانئ التفحيم bunkering ، وقد يمكن اعتبارها أيضا من موانئ النقل . ويلاحظ أن بين موانئ التصدير والاستيراد فى كل من الفحم والبترول فارقا توزيعيا هاما ، فالتصدير يدعو الى عدد أقل من الموانئ ولكن من حجم ضخم ، بينما يدعو الاستيراد الى عدد أكبر من حجم أصغر .

٣ - موانئ الصيد : أما موانئ صيد الأسماك فهى بطبيعتها تقريبا متخصصة ، ولبعضها ارتباط طويل الأمد بمصايد معينة ، مثل سان مالو وموانئ بقلة نيوفونلند . وبعضها - عرف تغيرات عنيفة نتيجة لتغيرات

انتاجية مصايده ، والمثل الكلاسيكى هو موانى الهنسا بعد هجرة الرنجة من البلطيق الى الشمال . وفى القرن الأخير أدى تناقص الثروة السمكية فى القنال الانجليزى الى ضياع أهمية موانى الصيد القديمة فى انجلترا مثل بريكزام Brixham وانتقال صياديهها الى موانى بحر الشمال .

وكلما توفرت السواحل كلما تخصصت بعض موانى فى الصيد فقط ، كما فى الجزر البريطانية حيث تسود تجارة السمك تماما نشاط بيترهيسد ولريستوفت Lowestoft ، يارمث ، ميلفورد هيفن ، فليت وود ، وتسهم بدور هام فى نشاط أبردين ، ليث ، نورث شيلدز ، هل ، جريمزبى ، سوانزى . وفى النرويج تعتبر برجن ميناء سمك أساسا ، ومن هنا شهرتها بأنها اقذر مدينة فى العالم ٠٠٠ أما اذا كان قطاع الدولة الساحلى محدودا ، فان الموانى الكبرى تصبح أيضا موانى الصيد ، كما فى ألمانيا حيث موانى السمك الرئيسية الثلاث هى برمرهافن - فيزرميندى ، كوكسهافن وهمبورج - التونا . وفى هولنده وبلجيكا وفرنسا عدة موانى يمكن اعتبارها من موانى الصيد .

ولا تقوم كل موانى الصيد على الصيد المحلى فقط ، بل ان كثيرا منها يغامر بعد التقدم العلمى والفنى الحديث فى مصايد بعيدة تخرج بها الى طرق الملاحه الرئيسية مما يجلب اليها نشاطا فى غير تجارة السمك . ويجعل موانى الصيد غالبا موانى تجارية فى نفس الوقت . فبين موانى الصيد الرئيسية فى فرنسا نجد ان لوريان Lorient هى كذلك ميناء حربية ، وبولونى هى ميناء بريد وبضائع وتموين . وفى بلجيكا تقوم أوستند بالتجارة العامة والبريد الى جانب الصيد . وفى هولنده تضيف Ijsumuiden التجارة، فلاردينجن Vlaardingen البضائع .

٤ - موانى النقل : ويمكننا أن نحدد مجموعة وظيفية من الموانى تحت

اسم « موانى النقل » . وليس فيها للميناء فى ذاته تجارة أو إنتاج ، ولكد . همزة وصل بصورة أو أخرى على طريق ملاحى طويل شاده حيث تظن « كانقطاع نقلى » وكضرورة مسافيه .

(أ) موانى التحوين ports of call . هذه هى التى يصعب تعريفـ ويشك فى امكان وجودها وحدها . فعلى الطرق المحيطية الطويلة تدعو الحـ . الى تجديد التزود بالمياه العذبة والغذاء والوقود فى عدة نقط بينية . وهـ كانت موانى التفحيم أهم أنواع هـذه الفئة . ومن أهم الأمثلة فلشنج المتى تستورد الفحم بسهولة من الرور ، ودارتمث على نقطة متطرفة فى غرب اوربا قبل الخروج الى عرض المحيط . ثم هناك سلسلة موانى التفحيم الكلاسيكية على خطوط السويس والرأس والهادى : على الترتيب : جبل طارق - مالطة كولومبو ، فنشال Funchal ، سان فنسنت فى جزر كيب فيرد - لاس بالماس كيب تاون - ثم مانىلا - سوفـ Suva - باجو باجو Pango Pango بابيت Papeete هونولولو . لكن يلاحظ هنا أن كثيرا من هـذه الموانى يتحول الآن من الفحم الى البترول بعد تحول السفن من الوقود الأول الى الثانى - مثلا انشاء مصفاة بترول عدن ، بور سعيد .

(ب) موانى التوصيل transshipment ports . وهى التى تقوم بنقل السلع من مصادر مختلفة لا لتستهلكها هى ولكن لحساب موانى أصغر مجاورة لا يمكن أن تنتهى اليها السفن لضالة أهميتها . فمثلا السلع التى ستنتهى الى موانى المغرب تأتى أولا الى جبل طارق ، ثم منبأ تأخذها سهر صغيرة الى الموانى المغربية المختلفة . وبالمثل تعمل لشبونة لحساب موانى المستعمرات البرتغالية ، وبورت هاركوت لحساب موانى غرب افريقيا الصغيرة ، وكريستوبال لحساب موانى أمريكا الوسطى المصغية .

(ج) موانى المستودعات entrepôt ports . وقد تبدو لأول وهلة

كموانى « المتوصيل » أو شبيهة بها ، ولكنها فى الواقع أكثر تعقيدا وتنظيما ،
فهى تستورد السلع لحسابها ثم تعيد بيعها كتجارة مستقلة بعد أن تشكلها
قليلا أو تصنعها أو تصنفها ٠٠٠ الخ ، وكثير من الموانى الكبرى يقوم بهذه
العملية مثل لندن وامستردام وكوبنهاجن وروتردام وانفرس ومرسيليا - والأخيرة
تقوم بتجميع المنتجات الإدارية ثم إعادة تصديرها الى الولايات المتحدة . كذلك
سنغافورة ميناء مستودع للملايو وأندونيسيا .

(د) موانى البريد packet station ports . من أمثلتها فيشجار ، ولو
انها عادة تكون جزءا من ميناء أكبر مثل سوثمبتن والهافر ودييب ودينكرك .

(هـ) موانى قاطرات البصر ferry ports (العبّارات) . تكثُر
فى البلاد الجزرية الضيقة المضائق ، الكثيفة السكان ، الغنية المراقبة ، مثل
الدنمرك واليابان حيث موجى - شيمونوزيكى . ومثل طريق دوفر - كاليه .
ولكن هذه المجموعة لصعوباتها بدأت تتحول الى موانى الأنفاق ، كما فى
الدنمرك واليابان وكما يدل مشروع نفق المانش .

هذه هى أهم فئات الموانى وظيفيا . وسيبدو أن الموانى تميل الى
التخصص بحسب السلع والنشاط . ولكن لابد من ناحية أخرى أن نلاحظ
اتجاها عكسيا ، وذلك لأن « السلع تتداعى » . فللموانى المتخصصة نقطة
ضعف هى أن حركتها موسمية فقط فى الغالب . ومن المفيد بل الضرورى
تخفيض التكاليف العامة على فترة أطول بالجمع بين عدة محاصيل وبيع .
ومن المفيد أيضا تكميل حمولة من المواد الخفيفة ببيع ثقيلة كالمعادن لتعمل
كصابورة تحفظ توازن السفينة (sur lest, ballast) . كذلك يلاحظ أن الموانى
المتخصصة لها ميزان تجارى ليس فى صالحها دائما ، فان السفن قد تعود
اليها بالصابورة فقط . وعلى هذا فان للتخصص الوظيفى والسلعى مناقبه.
ومثالبه . وللتحايل على التوفيق بينهما أصبح تخصص الموانى فى السلع

(م ٥ - جغرافية المدن)

هو تخصص بالأحواض : وبهذا تجمع الميناء بين الحسنيين : التخصص والتكامل .

الموقع

تحدد مواقع الموانئ التجارية عند التحام طرق التجارة والمواصلات البحرية بالبرية . أى أن هذه المواقع هى أيضا نقط انقطاع break بين اليابس والماء . ولهذا يتحدد موقع الميناء بعاملين : « الظهير hinterland » ، واليابس المواجه للميناء عبر الماء وهو ما يسمى « النظير foreland » ، والميناء هى الوسيط بينهما .

فمن ناحية الظهير كلما ارتفعت القيمة الاكيومينية (العمرانية) والاقتصادية وتنوعت ، كلما ارتفع واشتد التبادل ، وكلما زادت قيمة موقع الميناء الوسيط . وهنا نلاحظ أن توزيع الأقاليم الطبيعية والمناخية فى العالم بحيث تكون السواحل الغربية للقارات متناظرة فيما بينهما ، يجعل سواحل المحيط الواحد لحسن الحظ مختلفة وبالتالي تشجع على التبادل والحركة . أما عن النظير فان فكرة « الفورلاند » تشمل ضمنا المسطح المائى الفاصل ، وهذا يجب أن يكون فى قطاع مهم تجاريا ، أى موقع غير متطرف يفضى الى لا شيء ، كما ينبغى أن يكون صالحا للملاحة فيخلو مثلا من الجليد . فتجمد بعض الموانئ فى الشتاء يقلل من أهميتها : مثلا الميناءان الرئيسيتان بكندا هما مونتريول وكويبك . ولكن الجليد يخلقهما فى الشتاء . فتصبح هاليفكس وسانت جون « موانئ الشتاء winter ports » .

وفيما بين الظهير والنظير يمكننا أن نرى بوضوح أنه بينما تتعدد طرق الحركة وخطوطها على الظهير اليابس ، ومن أنهار الى أودية أنهار الى ممرات جبلية الى طرق برية وسكك حديدية . نجد أنها تتحدد بالضرورة على الماء

بمسالك قليلة sea lanes . وعلى هذا ففى اطار الموقع العام الذى يحدده الوضع العام للقاء الظهير والنظير سنجد طبقات مترابطة من قيم مواقع الموانى تحددتها قيم خطوط الحركة البرية والدخول فى اليابس . فهناك موانى مصبات الأنهار ، البارزة أو الخارجية exterior ، والمتعمقة : أو الداخلية interior . وتمتاز الأخيرة بوقوعها على آخر نهاية لوسيلة المواصلات الأرضى - النقل البحرى ، وأول بداية لوسيلة المواصلات الأعلى - النقل النهري . كذلك يمكنها عادة أن تكون عواصم اقليمية ، أى تجمع وظائف اجتماعية وإدارية الى جانب التجارية .

وعدا المواقع النهرية ، قد تقوم الميناء على جزيرة فى المصب مثل : مونتريول ونيو أورليانز . أو قد تتحاشى المصب كلية لعيوبه وتلجأ الى رأس صخرى قريب مثل هونج كونج بالنسبة الى كانتون . وهناك مناطق متصلة شهيرة بأن موانئها تتحاشى مصبات الأنهار وتظهر على الساحل بعيدا عنها ، كحوض البحر المتوسط الذى كثيرا ما تتحول مصبات أنهاره الى مناطق ملارية والى مضاحل غير صالحة . وهناك الموانى البحرية على بحيرات الأنهار ، وقد تكون داخلية بعيدة عن الساحل ، ولكن تفتتحها الوسائل الحديثة للنقل المحيطى . فمثلا موانى البحيرات الأمريكية منذ قناسة ابرى أصبحت تقع من الناحية العملية على ساحل الأطلسى (St. Lawrence Seaway) .

وإذا نحن وسعنا بؤرة منظارنا الى الموانى فسنجد مواقعها تتحدد بالتوجيه الاقليمى . فمثلا فى الجزر الصغيرة المساحة التى لا تملك الا ميناء واحدة رئيسية يصبح السؤال : ما الذى يحدد موقع هذه الميناء على هذا الجانب أو ذلك من الجزيرة ؟ والجواب هو اما الموضع بالنسبة لمجارى الملاحة المحيطية الكبرى ، واما التطلع الى أهم يابس مواجهه عبر الماء أى.

الفورلاند ، فكلومبو على ساحل سيلون الغربى لا الشرقى ، لأن الأول مباشر على طريق الملاحة بين الشرق والغرب . وجاكارتا وسورابايا فى ساحل شمال جاوه ، وباليانج وميدان فى شرق سومطرة ، ومكسر على ساحل غرب سيلانوى حتى تطل جميعا على بحر أندونيسيا الفعال . وهبانا على ساحل كوبا الشمالى لا الجنوبى لكى تواجه عالم الولايات المتحدة الاقتصادية . ومانيلا على ساحل لوزون الغربى لتواجه كتلة آسيا . وبالمثل ثابيه على ساحل غرب فرموزا لتواجه كتلة الصين . وباكسيو فى كورسيكا على الساحل الغربى الضيق لا الشرقى الواسع لكى تواجه فرنسا .

ومن ناحية أخرى يلاحظ أن كل قطاع من السواحل فى أوربا تقريبا قد انتظمت عليه عقود الموانى الصغيرة ، ولكن المهم أن قليلا منها هو الذى نجح ونما ، ولو أن الأسباب الجغرافية فى هذا ليست دائما واضحة تماما . ويمكن أن نقول أنه فى الماضى حين المواصلات البرية صعبة كان موضع الميناء هاما ، وأما الآن حين أصبح الظهير عنصرا هاما فى نشاط الميناء فقد زادت أهمية الموقع . ويعبر لابلش عن ذلك فيقول :

«Certain advantages to which geography formerly attached great weight such as a highly indented coastline, have taken secondary place, while considerations of location have become paramount.»

على أن المهم أن إطار الموقع العام الذى يرسمه التقاء الهنترلاند والفورلاند هو قيمة متغيرة على العصور تغيرا جذريا ، لأنها خاضعة لتوسع محيط العالم المعمور أو المعروف أو الفعال ، وللذبذبات المستمرة فى الانتقال البشرية والأوزان الحضارية لكل رقعة فيه ، فضلا عن التغيرات المسببة أو المترتبة فى مجارى الحركة بينها . ولهذا فان قيم مواقع الموانى

خضعت لتطورات بعيدة المدى طوال التاريخ . بل ان تاريخ الموانى ، الذى هو على وجه التحديد تاريخ مواقع الموانى ، هو الى حد بعيد تاريخ الحضارة . ولقد كانت مواقع الموانى الساحلية دائما - واليوم اكثر منها فى أى وقت مضى - تعين توزيع اكثر المدن وأضخمها . ويمكننا ان نعتبر تطور مواقع الموانى على العصور كقصة العلاقة المتطورة بين بعدين جغرافيين هما الظهير والنظير .

ومن المهم فى دراسة موقع الموانى كما ينبهنا ستامب ألا نغالى نحن الجغرافيين ، كما قد نميل أحيانا ، فى تقدير مزاياها تحت احياء أحجامها وأهميتها الحالية ، فقد يكون ذلك نتيجة لمبدأ القصور الذاتى أو الاندفاع التاريخى فقط دون أن تكون المزايا الأولى الأولية كبيرة بنوع خاص . بل ان كثيرا من الموانى كانت مشاريع ومضاربات فاشلة . ففى كندا - وهى بلد يميل الى الاسراف فى مواسلاته - صمم ميناء برنس روبرت على مرفأ طبيعى عظيم لكى يصبح الميناء الكبيرة لشمال الهادى بعد ان وصلتها السكة الحديدية فى سنة ١٩١٥ ، فهى أقرب الى اليابان بنحو ٥٠٠ ميل من فانكوفر . ومع ذلك ظلت برنس روبرت ميناء ضئيلة ، لأن تجارة فانكوفر هى فى الواقع مع جهات فى جنوب الهادى أو عبر بنما ، وبالمثل تشرتشل ، ميناء خليج هدرسن التى قصد بها فتح طريق أقصر شرقا لقمح البرارى وتحمس له بقوة مزارعو البرتا وسسكتشوان . لم ينجح ولم يتداول الا قليلا من القمح وذلك لقصر الفصل المالى من الجليد .

مثل آخر قاليقوط Calicut فى الهند . أصبحت قليلة الأهمية بعد مجد قرون . وفى غرب استراليا كان لميناء أولينى موقع عظيم على طريق تموين السفن من وإلى شرق استراليا ونيوزيلند . ولكن تعمير غرب استراليا اتى فى سوانلاند أى نحو ٢٥٠ ميلا الى الشمال بعيدا عن اقصر طريق ، ومع

ذلك انجذبت السفن اليها و خلقت ميناء رديئة فى مصب نهر سوان ، بينما تركت أولينى مشروعا فاشلا . وفى جنوب افريقيا قام على مصب نهر كوى Kowie ميناء بورت الفرد فى أواخر القرن الماضى فى موضع صعب ، لذا قتله منافسة بورت اليزابيث ، فهجر ، وفى غرب ويلز كان المؤمل أن تجذب فيشجارى - ميناء البريد الايرلندى - خطوط الملاحة الأطلسية كطريق أقصر من طريق ليفربول الى لندن ، ولكن هذا لم يتحقق .

الموضع

إذا كان الموضع محدود الأهمية فى حالة المدينة التجارية الداخلية ، فانه أعظم أهمية بكثير فى حالة الميناء التجارية . ولقد رأينا أن البيئة البحرية المثالية تتألف من عناصر ثلاثة ، الظهير القارى والواجهة البحرية وخط الساحل ، ورأينا أن العنصرين الأولين يرتبطان بالموقع والثالث هو الذى يرتبط بالموضع . ونضيف الآن أن السواحل تنقسم الى نوعين ، غارق ومرفوع submerged, emergent . ويسود النوع الغارق بوجه عام فى العروض العليا ، لأن الجليد - وهو الذى أحدث تغيرات توازنية فى العلاقة بين سطح اليابس والماء - كان موقعه شماليا فى العروض العليا . أما النوع المرفوع فيسود عامة فى العروض السفلى . وتقرب العروض الوسطى فى هذه الناحية من العروض السفلى . والمهم أن طبيعة الموضع تتحدد بطبيعة الساحل الغارقة أو المرفوعة . كذلك فإذا كنا نتكلم عن الساحل كأحد عناصر ثلاثة فى البيئة البحرية ، فإن الواقع انه ليس خطأ مطلقا ، بل هو نطاق موضعى ضيق يمكن أن يتجزأ بدور الى صقيب أو ملاند Umland ، وواجهة مائية waterfront ، وخط الساحل نفسه أو سيف البحر .

١ - الصقيب : الموضع المثالى يتطلب صقيبا فسيحا نسبيا ليتمكن

من قيام مدينة الميناء ولا يقيد نموها فى المستقبل ، كما يسمح بوجود بعض.

الأراضي الزراعية لتغذية المدينة . وهذا يتوفر عادة في السواحل المرفوعة
السهلية المنبسطة ، ولكنه قد يكون مشكلة في السواحل الفارقة وخاصة في
القطاعات الجبلية منها ، حيث تحيط الحوائط الجبلية بخط الساحل احاطة
السوار بالمعصم وتكاد تخنقه ، كما في سواحل أمريكا على الهادي حيث نجد
الشوارع في سان فرانسيسكو وقلباريزو وغيرهما شديدة الانحدار
والموعورة لدرجة أن السيارات المعلقة cable cars تستعمل بدل سيارات
المترو trolley cars . وفي سياتل لزم قطع وتفتيت تلال ضخمة برمتها
والقاؤها في الأجزاء المضحلة من المرفأ لكي تمهد أرضية المدينة ، وفي برنس
روبرت - نهاية سكة حديد الكانديان ناشنال - يمنع تحدر الشوارع سير
السيارات . وفي جنوة تحتضن الجبال الساحل لدرجة شلت نمو المدينة
حديثا . وفي مرسيليا عاقت الجبال امتداد طرق المواصلات مع الداخل ، فتحتم
خلقها بقطع أنفاق باهظة التكاليف في الجبال تصل الماء بالداخل مثل
نفق نيرت Nerthe ونفق روف Rove .

٢ - خط الساحل أو سيف البحر : هذا في الشواطئ الفارقة يكون
واسع التحديد ، ولذا تكثر الموانئ في سواحل البحر المتوسط مثلا . أما في
المرفوعة والرسوبية فهو يتكون من منطقة لها حافتان ، الحافة الخارجية
outer edge المتصلة بالماء توا ، والحافة الداخلية inner edge
التي ينتهى عندها آخر السنة الأرض الصلبة القارية . وتتضح هذه الثنائية حيث
تقدم لنا مصبات الأنهار والمصببات الخليجية قطاعا عرضيا . ولقد كانت مناطق
التقاء الساحل بالأنهار ذات المصببات الخليجية المدية estuary ، أو بالأنهار
سير . دائما مواضع مفضلة للموانئ البحرية والنهرية على الترتيب ،
ويكن هذه المواضع كانت دائما تقوم على الحافة الداخلية وتتحاشى الحافة

الخارجية وذلك سعياً وراء الحماية الطبيعية والبشرية . فالطبيعية - من غزوات أمواج البحر العالية swells كما فى بحر الشمال خاصة ، ومن أخطار الملاريا فى مناطق النطاق الأمفيبي الهش كما فى البحر المتوسط خاصة والبشرية - من أخطار القرصنة المتفشية حينئذ .

ومن الناحية الأخرى كان صغر حجم وعمق السفن المستعملة يسمح لها بالتوغل بسهولة حتى الحافة الداخلية . لذلك نجد المدن الألمانية البحرية التجارية القديمة على بحر الشمال والبلطيق من برمن حتى كونجزبرج تقع على مصبات الأنهار على بعد يتراوح بين ٦ ، ٦٠ ميلاً من مياه البحر ، رغم أنها جميعاً كانت تعمل فى تجارة اتحاد الهنسا الجبار . كذلك أوترخت — Ultrajectum الرومانية - كانت تقوم كما يدل اسمها على آخر السلسلة الصخور الصلبة فى طمى الدلتا . وبالمثل لندن بالنسبة للتمييز . وحول المواش نجد كمبردج على نهر الكام ، وهمنجتون وستامفورد على النين Nen ، ولنكولن على المويذام Witham ، تحدد الحافة الداخلية الصلبة ، وبالمثل تفعل موانئ تودكاستر Todcaster ، يرك كاسلفورد Castleford ودونكاستر بالنسبة لمنخفضات الهمبر . كذلك تحدد مواضع موانئ ومدن خط المسقوط فى أمريكا Fall-Line الحافة الداخلية التى هى حافة هضبة بيدمونت .

على أن تطور تكنولوجيا الملاحة وما أدى إليه من ازدياد هائل فى حجم وغطاس السفن سلب الأهمية من مواضع الحافة الداخلية ونقلها الى الخارجية ، وساعد على ذلك تزايد امكانيات الوقاية الاصطناعية من أخطار الأمواج والتيارات . وفى هذه الطفرة الحرجة فقدت موانئ الحافة الداخلية كل أو جل أهميتها لموانئ الحافة الخارجية . فمثلاً فقدت اشبيلية معظم تجارتها البحرية لقادس ، وروان للهافر ، ودوردرخت لروتterdam ، وبرستو لابنومث Avonmouth ، وريبي Ribe التى كانت ميناء جتلند العظيم على

نهاية استيواري نيبسا Nipsaa فورثتها ازبيرج Esbjerg . أو أن موانئ الحافة الداخلية تحايلت على الأزمة بأن انشأت لها « موانئ أمامية » outports على الحافة الخارجية لاستقبال السفن الكبرى ، بينما لجأت إلى تكريك وتحسين المجرى إليها هي نفسها .

من هنا ظاهرة « الموانئ التوائم twin ports » ، الشائعة حتى لتكاد تصبح اتجاهها عاما : برمن - برمر هافن Bremerhaven ، دانزيج - نويفافاسر Neufahrwasser - شتتين - سفينيميندى Swinemünde ، هامبورج - كوكسهافن ، لوبيك - ترافيمينده Travemünde ، لندن - تيلبرى ، جلاسجو - بورت جلاسجو ، بريستول - ايفونمث Avonmouth ، تونس - لاجوليت (حلق الوادى) ، نانت - سان نازير ، بوردو - بويك Pauillac ، لاروشل - لابلاليس La Pallice ، أوبورتو - ليكسون Leixoes روما - أوستيا ، أثينا - بيريه ، أرجوس Argos - نويليا ، بوما ومتادى - بنانا .

وقد تلجأ موانئ الحافة الداخلية إلى حفر قنوات وسط المدخل المائى أو على اليابس لقطع الطريق على الميناء الأمامية : كقناة Pantiloff فى خليج كرونشنتات Kronstadt إلى لنجراد ، أو قناة كونجسبرج فى خليج فريشز هاف Frisches Haff ، أو قناة اللوار إلى نانت لتسترد تجارة الهند الغربية التى كانت أسرتها سان نازير ، أو قناة مانشستر الملاحية ، أو كتعميق وتطهير هامبورج الدائم لمدخل الالب حتى لم تترك لكوكسهافن فرصة للنمو الحقيقى ، أو كتعميق الكلايد لنقل الأهمية من بورت جلاسجو إلى جلاسجو نفسها ، أو كتكريك الشطوط التى كانت تعترض مدخل الكونغو لنقل الأهمية من ميناء بنانا المتواضع إلى بوما ومتادى فى الداخل ، على أن مثل هذه الوسائل الباهظة غير ممكنة إلا إذا كانت الميناء الداخلية من الأهمية والقوة والغنى بحيث تبرر وتمكن للتكاليف .

ومثل هذه المشاكل والعقبات التي تحف بمواضع الأنهار الاستوائية ، تتضاعف في حالة مواضع الأنهار الدلتاوية . فهي مواضع قصيرة العمر بعامل الارساب الذي يدفعها باستمرار الى الداخل . ولذا فاما أن يرتبط تاريخها بالتكريك الدائم الباهظ ، واما بالانحدار المطرد . فمثلا برايلا وجلاتز على السولينا وسان جورج يقوم كيانهما على التكريك ، وكذلك البصرة وعبدان وخورام شهر . وكلكتا على الهوجللى متال كلاسيكى لعيوب الموضع الدلتاوى ، وهى الآن تفكر فى قناة ملاحية تنقذها . ورانجون كانت تهدد حياتها رواسب الشطوط الدلتاوية . وليست نيو أورليانز فى موضع تحسد عليه . وبرانكيا على دلتا الماجدلينا فى كولومبيا أخذت تتقهقر حتى تحتم انشاء ميناء أمامية عند سابانيللا Sabanilla ، ولكنها ما لبثت أن تقهقرت فظهرت ميناء أمامية ثانية عند بورتو كولومبيا Puerto Colombia ، حتى اذا استفحل الأمر شقت قناة فى المجرى المائى وسورت حتى برانكيا ، فعادت اليها أهميتها القديمة ، ونفس المشكلة تتكرر فى أنهار الصين الثلاثة وخاصة سيكيانج حيث تعاني كانتون كثيرا . مما أعطى الفرصة لهنج كونج لتنمو كثيرا ، وجعل الاولى تفكر فى انشاء ميناء أمامية .

٣ - الجبهة المائية : ينبغى ألا تكون هذه ضحلة بل عميقة عمقا كافيا ، ولكن ليس أكثر من اللازم . فان شدة العمق لا تسمح بالارساء anchorage . كما ينبغى أن تكون واسعة فسيحة تسمح بالحركة السهلة لعدد كبير من السفن . ولكن أيضا ليس أكثر من اللازم ، فان شدة الاتساع تعرضها لفعل الرياح فتصبح بحيرة متلاطمة مضطربة . وبالمثل يساعد المد والجزر حيث يوجد على خروج ودخول السفن ، ولكن اذا كان ارتفاع المد شديدا جدا كان هذا معاكسا . كما فى كندا الموانى البريطانية مثل لندن وليفربول حيث اضطرت لندن الى انشاء أرصفة docks تغلق كالأهوسة . وهذه العقبة لا تعزينا الموانى الأمريكية والألمانية .

كذلك تمتاز الجبهة المائية الفسيحة ، كالأوجهات البحرية مثلا ، بأنها تمكن من إنشاء الأرصفة الناتئة piers ، بينما الضيقة النهرية تمنع هذا . هكذا تمتاز كل الموانئ الأمريكية تقريبا لوفرة المجال المائي بظاهرة مجموعات الأرصفة الناتئة المتعددة بحيث تبدو جبهاتها كالمشط المسنن comb-like هذا بينما اضطرت همبورج الى حفر شقوق غائرة slips . كذلك ينبغي للجبهة المائية أن يطوقها الساحل أو يغلفها بصورة تكسر أثر الرياح وتترك بوغازا ضيقا نسبيا ليتمكن السيطرة على الدخول والخروج .

والواقع أن مسألة الرياح والأمواج مسألة هامة ، تحتاج الى وقفة خاصة . فالمرافئ المحمية في الكاريبي عامة تقع على شواطئ جزره الجنوبية، بينما السواحل الشمالية معرضة للرياح التجارية السائدة . ولذلك أصبحت مرافئ شوتجات Schottegat ، كراكسباي Caracasbaai ، Willemstad فيلمشتاد ، في جنوب كورساو من أعظم موانئ البترول في العالم . وفي حوض البحر المتوسط تتمثل المشكلة في الرياح الغربية السائدة ، والمحليسة كالمسترال والبورا . فمرسيليا تكلفت باهظا لتحمي نفسها من الرياح الغربية . وخليج نابولي حوض طبيعي عميق ممتاز لا ند له على ساحل إيطاليا الغربي ومحمي من البحر المكشوف ، ولكنه مفتوح للرياح الجنوبية ولذا استدعى كثيرا من خطوط تكسير الأمواج breakwaters . وميناء الجزائر عليها أن تواجه بحرا عاصفا هائجا من فعل الرياح الشمالية ، ولابد من الحواجز وخطوط التكسير . ومرافئ ساحل دالمشيا تعاني من البورا . وفي مناطق الموسميات تعاني بومباي من الجنوبية الغربية ، ولكنها لحسن حظها تتكون من عدة جزر تخرج من اليابس الى البحر ثم وصلت صناعيا بالمردم ، مما جعلها في حمي من هذه الرياح . أما مدراس فتعاني جدا من الرياح الشمالية الشرقية الشتوية ، ولذا أقيمت خطوط تكسير الأمواج الباهظة

التكاليف . وكما فى بومباى ، تظهر أهمية الجزر الساحلية offshore من حيث توفير الحماية من الرياح فى حالة ميناء فيكتوريا على جزيرة هنج كونج وفى مواجهة القارة ، فهناك حماية طبيعية من أخطار التيفون (محرفة عن الطوفان العربية) المحطمة . بل ان جزيرة ايرلند برمتها تكاد ان تكون خط تكسير طبيعيا هائلا بالنسبة لموانى غرب انجلترا وخاصة ليفربول

تلك جميعا هى شروط الموضع المثالى للميناء التجارية . وهى شروط صعبة التحقيق والمنال ، ولذا كان للموضع قيمة حيوية كبرى فى الماضى . ولكن هذه القيمة قلت كثيرا فى القرون الأخيرة ، لأن تطور التكنولوجيا مكن من ضبط عناصر الموضع والسيطرة عليها . والواقع ان كثيرا من الموانى الحديثة ليس طبيعيا بدرجات متفاوتة . فمرسيليا ليست ميناء طبيعية فى الحقيقة : فالجزء الطبيعى الأسمى (Calanque) أصبح الآن الميناء القديم Vieux Ports بمياهه الآسنة التى لا تدخلها الا عدة زوارق ، بينما كل الأحواض الحديثة خلقت قطعة قطعة من لا شئ مطلقا خلقا اصطناعيا . وقد لاحظ جيل سينيون Jules Sion ملاحظة ثاقبة عن موانى البحر المتوسط ، فهو يجد أن الموانى الكبيرة اليوم ليست الا « موانى اصطناعية تكون كل منها حول مرفأ طبيعى جيد » . وهو بذلك يؤكد أهمية دور التمرجات الطبيعية articulations فى تحديد مواضع الموانى الكبرى، دون أن ينسى الجانب الاصطناعى .

بل ان هناك الآن موانى تبنى فى نقط لا تبدو صالحة إطلاقا لآى موضع . فمنذ ربع قرن خلق ميناء جدينيا بتصفية واستصلاح مستنقعات الساحل ، وفى ١٩٣٨ ، كانت حملة السفن التى دخلته ٦٤ مليون طن وقد خلق المهندسون الانجليز ميناء كوتشين على ساحل الملبار بين ١٩٢٠ ،

١٩٣٠ على موضع يبدو مضادا تماما ومفعما بالعوائق الكبرى . ومنه قبل خلق بطرس الأكبر سان بطرسبوج (لنتجراد) فى موضع شبه مستحيل . . . فالمرقا اليوم هو من عمل الانسان ، عمل الكراكات وخطوط. تكسير الأمواج ، أكثر منه عمل الطبيعة . ومن العقيم أن نتتبع الأمثلة ، يكفى أن نقول عامة أنه يندر أن نجد ميناء حديثة تخلص من عنصر اصطناعى فى تكوينها .

أهمية الوظيفة

تصل الموانى التجارية الى احجام هائلة ، بل يمكن القول أن أكبر المدن فى العالم هى موان تجارية . ويكفى أن نذكر لندن ونيويورك وباريس وطوكيو . بل ان أكبر مدينة فى كل قارة عدا افريقيا هى ميناء تجارية ساحلية : نيويورك ، لندن ، طوكيو ، بوينوس آيرس ، سيدنى . . . وفى البلاد الجديدة والمستعمرة تكاد تكون كل المدن - وخاصة المدن الكبرى، موانى تجارية .

وتصل الموانى التجارية الى هذه الأحجام القصوى بفضل قوتها الجاذبة للوظائف الأخرى . فهى تدعو اليها الوظيفة الادارية بكل مراحلها ، كما أن الوظيفة الحربية ضرورة شبه عالمية فى الموانى التجارية ، وهذا ما يميز الميناء التجارى عن المدينة التجارية الداخلية . فالميناء التجارية هى بالضرورة حدود ، ولابد من طوابى وقلاع واستحكامات عسكرية فيه للطوارئ بينما ليس هذا ضروريا فى كل المدن التجارية الداخلية .

واهم من هذا كله الوظيفة الصناعية ، فإن الميناء التجارية بحكم موقعها ووظيفتها تتداول كثيرا من السلع والبضائع ، ومن المصلحة أن يعالجها الميناء بالتصنيع بدرجات متفاوتة ، ففى موانى التسدير تصنف

السلع وتدرج grading وتخضع لنوع من الصناعات التحويلية . فينقى المطاط من شوائبه ويضرب الأرز ، ويجفف الكاكاو ، وفى موانى الاستيراد تحول الصويا الى زيوت ٠٠٠ الخ . ولكن ضخامة السلع قد تمنع أحيانا هذه الصناعة التحويلية تفاديا للشحن والتفريغ والنقل الاضافى : فيصدر القطن مباشرة من بومباى ، والأرز من رانجون وسايجون ، والبن من سانتوس . ٠٠٠ الخ . فالوظيفة التجارية البحرية قد تدعو الى الوظيفة الصناعية بشكل واضح ، ولا تدين الفلاندر بكونها المركز الصناعى الكبير فى العصور الوسطى الا لموقعها التجارى القذ . ولهذا كثيرا ما يتعذر تصنيف الموانى : تجارية هى أم صناعية .

وليس من السهل التعميم على أحجام الموانى . فهناك بضعة من الموانى مسلوقة فى نمو السكان لوقوعها فى ظل مدينة كبرى هى عاصمة اقليمية أو وطنية . فمثلا ليث وبيريه وفريمانتل ليست سوى ضواحي لادنبره وأثينا وبرث على الترتيب ، بل هى تقريبا « حى الميناء » من المدينة . هذا بينما لاجويرا وسانتوس وكلاو هى بصورة أصح موانى مدن كراكاس وساوباولو وليما . وعادة لا تزيد الموانى الأمامية حجما عن الموانى الداخلية التى تحل محلها ، لأن الميناء الداخلية تكون قد توطدت كمركز تجارى قديم . وتظل الميناء الخارجية له بمثابة « ضاحية تجارية » *tarde suburb* .

ومن المستحيل أن نعثر على علاقة مباشرة بين نشاط الميناء وبين حجم سكانها . فكل من الطرفين نتيجة مستقلة لعدة أسباب . فكثير من الموانى هى مدن عاصمة قديمة ومراكز للحكم والثقافة والتجارة والصناعة : لندن ، ستكهلم ، أوزلو ، كوبنهاجن ، امستردام ، لشبونة ، وبعضها مراكز عاصمة أحدث : نيويورك ، كلكتا ، سيدنى ، بوينوس آيرس . وأحيانا تدرك الميناء بعض هذه الوظيفة العاصمة دون أن تصبح عاصمة

الدولة : مونتريول ، بومباي ، كيب تاون ، مرسيليا ، برشلونة ، أنتورب ، روتردام . وأحيانا نجد موانئ عظمى ولكن حجمها متواضع : سوتمبتن ، شربورج ، الهافر ، وموانئ كبيرة نشطة بأحجام قليلة : امدن ، دنكرك ، سافونا ، هاليفكس ، موبيل ، فيراكروز ، ايسث لندن ، لورنسو مركيز ، بيسرا ، موجى وبمعنى آخر فإن نمو المدن الكبرى هو نتيجة لمجموعة من العوامل الجغرافية أكثر تعقيدا من نمو الموانئ . . . ومع ذلك يمكننا ان نعمم فنقول ان الموانئ تميل الى أن تكون مدنا كبيرة وغالبا اكبر المدن . وهذا الى حد بعيد انعكاس للأثر الحافز للتجارة البحرية فى الماضى والحاضر .

معنى هذا أيضا أن نسبة كبيرة من المدن الكبرى ساحلية التوزيع ، وهذه حقيقة هامة . فواضح فى التطور التاريخى أن أهم المدن وأكبر الأحجام كانت هى السلسلة العقدية التى تطوق كتل اليابس الهامة ، خاصة فى أوروبا . ويضيف لابلاش ملاحظة ثاقبة : فعلى مر القرون اتسع أفق النشاط التجارى بين البحر والبر ، واتسع مجال نفوذ البحر فى اليابس ، كما اشتد تفاعل اليابس مع البحر ، لاسيما بعد أن تحسنت المواصلات البرية التى كانت متأخرة نسبيا عن البحرية . بمعنى آخر اتسعت أبعاد مناطق الاحتكاك بين البر والبحر ، واتسع النطاق الهامشى ، فأدى هذا الى اجتذاب أعداد ونسب متزايدة باستمرار من سكان الداخل الى الساحل للقيام بهذا التفاعل المتزايد . أى أن نسب سكان الموانئ ، وبالتالى أحجامها ، زادت . باستمرار .

«If it were lasting, the present disproportion between the population of certain great maritime entrepôts and the regions of which they are a part might be called hypertrophy.»

هذا واضح فى بريطانيا وأوروبا وفى استراليا وأمريكا الجنوبية . وإذا كانت انجلترا فيما مضى هى « استراليا العصور الوسطى » ، بمعنى

تركز تسببة كبيرة من المدن على السواحل كموانى ، فان هذا التركز لا يكاد يقارن بما هو اليوم فى أستراليا أو فى انجلترا •

وأخيرا فإذا كانت أحجام الموانى التجارية تصل الى مستويات مرتفعة هكذا ، الا أنها يعيبها أنها تقوم على أسس خطيرة مهددة فى أى وقت ، فتحول التجارة يمنع تدفق الحياة الى الميناء التجارى • وأحجام الموانى التجارية فى البحر المتوسط والبلطيق والشمال والأطلسى تعكس بكل أمانة ودقة ذبذبات طرق التجارة الرئيسية فى العالم القديم • بل حتى موانى الصيد شهدت هذه الذبذبات العنيفة بانتقال الأسماك من مصايدها وهجراتها : هجرة الرنكة من البلطيق الى الشمال ، فانحدار مدن الهنسا وقيام امستردام ، وانتقال موانى الصيد من ساحل انجلترا الجنوبى وخاصة بريكزام الى موانى الساحل الشرقى •

الفصل الثالث

الوظيفة السياسية

تطور الوظيفة السياسية

كانت الإدارة ضرورة أولية منذ نشأ المجتمع المستقر ، وكان لابد لها ممن أن تمارس من نقطة مركزية ، من الوظائف المدنية الأولية بلا شك ، وفي التاريخ القديم والشرق القديم كانت هذه الوظائف الثلاث متلازمة . وقد أتى على الوظيفة السياسية حين من الدهر اختلطت فيه فكرتها اختلاطا كاملا بفكرة المدينة - هذا في عصر « دول المدن » city-states الذي تبلور في أثينا واسبرطة ، وبلغ القمة في روما . فالوظيفة الإدارية خلاقة للمدينة الإدارية . وقد تشكلت هذه المدينة بشكل الوحدة المكانية الإدارية التي قامت من أجلها ، وتناسبت معها ، وتطورت بتطورها . ولقد تطورت الوحدة المكانية الإدارية بتطور عامل أساسي هو النقل والمواصلات ، وأمكن التعرف على ثلاث مراحل أو سلطات من الوحدة المكانية الإدارية .

١ - العصور القديمة : ففي الظروف السياسية والاقتصادية البدائية يميل المجتمع الى أن يتشكل بشكل الوحدات الطبيعية الصغرى أو المحلية . ففي أوروبا الغربية والوسطى أخذت الوحدات الإدارية أصولها في الماضي السحيق ، ولكنها أخذت شكلها المحدد في العصور الوسطى وأصبحت بالتدريج وحدات لشعور الجماعة ووحدات حضارية على مستويات مختلفة . ففي العصور الوسطى كانت الجماعات البشرية قد أخذت تبرز من التنظيم القبلي وتخلفه وراءها لتنتقل الى التنظيم (م ٦ - جغرافية المدن)

السكنى . فلقد كانت كل جماعة قبلية تحتل مساحة معينة مركزها منطقة مملومة واضحة الشخصية سهلية مكشوفة قابلة للزراعة والسكنى ، كواد صغير أو جيب سهلى خصيب أو منحدر بيدمونتي قابل للرعى أو كسهل فيضى ، وتتكون حدودها بوضوح وسعة من مناطق فصل غير مسكونة تتألف من الغابات أو المناقع أو التلال . ومثل هذا الموازيكو من وحدات السكنى كان عاملا مساعدا للبدايات السياسية ، فان المجتمع الصغير الذى يضمن عيشه من حقوله الخصبة وحمايته بحلقة العوائق المحيطة سرعان ما ينمو فيه التماسك والاستقرار السياسى والاجتماعى .

ولقد كان النظام الاقطاعى فى أوربا الوسيطة متلائما تلاؤما فذا مع صورة اللاندسكيپ الطبيعى . فان لورد المانور « manor » - وهى وحدة الاقطاع - لم يكن فى الواقع الا « الرئيس » الأعلى لمزرعة اكتفائية معاشية كبيرة subsistence farm يعمل فيها عدد من العائلات المرتبطة قانونا بالأرض ، وقد يجتمع « العوام commons » فى المانور تحت حائط قلعة البارون أو الكنيسة للتجارة أو للأعياد فى بعض أيام الأسواق ، أو للالتجاء والحماية من هجمات الأعداء الآتية من خارج الاقطاعية . والواقع أن كلا من عامل الدفاع ممثلا فى قلاع البارونات والكونتات burgs ، وتنظيم الكنيسة ممثلا فى أبرشيات الأساقفة dioceses ، دعا الى قيام المدن كمراكز لهذه الوحدات .

وتظهر أهمية هذه المدن لتلك الوحدات فى أن كلمة مدينة city تشق من civitas اللاتينية ، ويرادفها باليونانية polis كما رأينا . وفى اللاتينية والاعريقية كانت هاتان الكلمتان تجسمان فكرة دولة المدينة city-state التى هى الدولة كوحدة صغيرة لها بؤرة مركزية لحياتها ونشاطها ، والتى لا يكون المجموع فيها كبيرا جدا مساحة أو سكانا حتى لا تحول دون الحكم الصالح . ولكن كلمة civitas أخذت بالتدريج

مختلى-أوسع عمومًا ٠٠ فمنذ عام ١١٥٠ - وهو التاريخ الذى نضجت فيه
فكرة-العصور الوسطى عن المدينة - أصبحت الكلمة تعنى حلة صناعية
تجارية لها قانونها الخاص وحائطها المحصن ٠ على أن المرادف الفرنسى
cité ظل طوال العصور الوسطى ينصرف إلى مركز الأسقف diocese

ومع نمو وتوسع المدن أثناء العصور الوسطى فى غرب ووسط أوروبا
أصبحت المدينة مركزا للدفاع والادارة ، وللصناعة والتجارة ، ولو أن
هذه الوظائف لم تجتمع كلها فى المدن الصغرى التى تغطى الجزء الأكبر من
الريف ٠ وكانت المدن اما تعين مراكز للأقليم المحيط على أساس قانونى
de jure او تصبحها بالفعل de facto ٠ وعلى العموم فإن ارتباط
الريف الوثيق بالمركز الإدارى فى الماضى - كما هو فى الحاضر - يتضح
ببقي وجود مقاطعات أو بلاد pays تشتق أسماءها من أسماء المدينة
الخاصة : Poitou Maconnais ، Laonnais ، Anjou ، Touraine ،
٠٠٠ الخ ٠

٢ - العصور الحديثة : ولكن مع عملية ازالة الغابات وتصريف
المناطق التى بدأت فى العصور الوسطى ، أخذت حدود الفصل بين تلك
الوحدات الصغرى تنكمش وتتلاشى ، بينما أخذت الوحدات نفسها
تتلاحم وتتداخل ٠ فأخذت وحدات إدارية أكبر تحل بالتدريج محل الوحدات
الصغرى ، لأن المواصلات تقدمت بينها ٠ وقامت نوايا الوحدات المتوسطة
الجديدة على أسس التجانس الإقليمى غالبا ، كالتضاريس ، وبخاصة
المناطق التى يسهل تمييزها بوضوح على خريطة التضاريس حتى عرفت
تقليديا باسم مشترك ، مثل سهول البو ، الأندلس ، أكييتين ، حوض
باريس ، السهل الانجليزى ، المنخفضات الاسكتلندية ٠ أو قد تقوم تلك النوايا
على أساس من المناخ المحلى ، مثل قشتالة القديمة ، قشتالة الجديدة ،
ري-الغرب Algarve .

أو على أساس من التربة المحلية . من جتند التي تحد من ناحية
الليابس بسهل رملي عديم الأهمية ، وسكانيا Skane التي تتفق مع
الجزء من السويد الذي يغطي جيدا برواسب الجليد ، أو فريزلاند التي
كانت أصلا مجموعة من التلّول hillocks تقوم على دلتا مستنقعية ،
أو فرانكونيا التي هي وحدة طبيعية تتألف من منخفض فيضى غالبا ما تحيط
به التلال المنخفضة الجدياء ، أو بريتانى التلية الجرانيتية الجدياء . ومن
الوحدات التي لعبت دورا هاما وسكس ، جيين Guyenne ، ساكسونى .
كونتية البرتغال .

وإذا وقع اقليم على طريق تجارة رئيسى الى جانب خصبه الزراعى ،
أصبح قويا من الناحية السياسية ، مثل بروفانس وبرجنديا وسوابيا ، واللورين
والبنديقية ، ولومبارديا . بل حتى اذا انعدمت التربة الخصبة فان الموقع
التجارى الممتاز فيه الكفاية مثل شامبانيا الغنية فى واحد من أفقر أجزاء
فرنسا زراعيًا . وقد اثرت توسكانيا والفلاندرز على الصناعة الى جانب
التجارة والزراعة . بل ان كثيرا من هذه الكونتيات والدوقيات والاسقفيات
وغيرها من وحدات الدرجة الثانية برزت كثيرا وظهرت على أقرانها مثل
نورماندى ، بوجنديا ، كولونيا ، سكسونيا ، النمسا ، البنديقية ، جنوة .
توسكانيا .

وفى كل هذه الحالات ارتبطت الوحدات الجديدة بمدن وقواعد ادارية.
جديدة تتناسب مع حجمها ونفوذها . وقد كان القرن ١٧ ، ١٨ هو العصر
الذهبي وأوج العواصم الاقليمية السياسية والحضارية . وفى ألمانيا خاصة
كان لكل من الدويلات الصغيرة العديدة عاصمتها وبلاطها الخاص وكل
الجهاز الخاص بحكومة مستقلة ذات سيادة ! ولهذا فان العاصمة الصغيرة
تعد من أهم ملامح المدن فى ألمانيا حتى اليوم .

٢ - الدولة الحديثة : على أن تطور المواصلات والارتباط المطرد بين هذه الوحدات الإقليمية لم يلبث أن بدأ عملية ثانية من التجميع والتكتيل بين الأجزاء التي خلقت بينها وحدة في الشعور والحضارة ، فبدأت فكرة الدولة الحديثة nation-state . ومعها ظهرت العواصم الوطنية التي نعرفها جيدا . وفيها تتبلور صفات العاصمة كراس لقومية وطنية ، وتكف عن أن تكون مجرد مركز إداري أكبر أو نقطة قيادة عليا تتجمع فيها الاشارات حول مركز تلغرافي . بل تصبح داخليا المركز الذي يتطلع نحوه كل البلد ، « وضابط الايقاع » الذي يحفظ التوازن والتكامل بين شعور الأقاليم ويجمع شتات عواطفها وتوجيهها ، كما تصبح خارجيا الرمز السياسي الذي يعبر عن الحياة العميقة للدولة وعن آرائها وفلسفتها الحيوية ، ونافذة نطل منها على العالم .

٤ - العواصم العليا : على أن العاصمة الوطنية ليست أبدا آخر مرحلة من مراحل تطور الوظيفة الإدارية - السياسية ، وإن تكن بلا شك القمة الطبيعية . إذ أن ترابط العالم المتزايد بتقديم المواصلات خلق مرحلة أو درجة رابعة من العواصم قد لا تقع على خط النسب المباشر السابق ولكنها واضحة المتحديد ، وهي ما يسميه شابو « العواصم العليا » supercapitals وهي التي تتعدى حدود دولها السياسية . فمدريد ولشبونة كانتا مراكز إمبراطوريات استعمارية واسعة . وكذلك باريس وامستردام الآن . وأما المثل الأول فهو لندن فكانت الإمبراطورية أو الكومنولث تتألف من عدة دول ذات سيادة لكل منها برلمانها وحكوماتها وعاصمتها ، لكن لندن تبدو بينها كعاصمة العواصم أو العاصمة العليا التي تسود أوتوا وكيب تاون وكانبرا . . . الخ .

وهناك نوع آخر من السيادة بين العواصم يتم في درجات ومعاني

متفاوتة . فمدينة الفاتيكان الكاثوليكية الرومانية يمكن اعتبارها عاصمة عليا تؤلف دولة قائمة بذاتها لها دخلها وتصدر جوازات مرورها وكل من فيها (١٠٠٠ نسمة ١٩٢٢) يعتبر مواطنا فاتيكانيا ، وان تكن هي مجرد حي من مدينة تعيش في تواؤم symbiosis معها وعليها ، مثلا في النور والغاز والماء ٠٠٠ وجنيف كمقر عصبة الأمم كانت لمدة ٢٠ سنة عاصمة عالمية تدور كل عناصر جهازها المضمخ من مصالح وسكرتارية وأرشيف وممثلين وصحفيين وفنادق نزول ٠٠٠ الخ حول الوظيفة السياسية البحتة . واليوم تأخذ هيئة الأمم المتحدة U.N.O. صورة أكبر وأضخم في نيويورك .

ولربما كان من السابق لأوانه أن نتحدث عن عواصم العالم ، ولكن القائم ليس الا جرثومة وبدء لها . والمحاولات التي تبذل الآن لتركيز المشاكل المشتركة بين عدد من الدول كثيرا ما تأخذ شكل المؤتمرات المؤقتة والدورية ، كمؤتمر الكومنولث في انجلترا ، ومكتب العمل الدولي . وكثير من هذه المؤتمرات يتحرك من دولة الى أخرى لزيادة التفاهم . وهذا يشبه شارلمان حين كان يتنقل بحكومته من قصر الى قصر ، باعنا بذلك الحياة في مدينة بعد أخرى بصورة عاصمية .

اذن فتطور الوظيفة والمدينة الادارية ارتبط باتجاه الوحدة الادارية من المضيق الى الواسع ، الذي ارتبط بدوره بتطور المواصلات ووسائل النقل أساسا . وقد ترتب على هذا التطور عملية تفرير differentiation في المدينة الادارية من ناحيتين : ناحية الموضوع وناحية الشكل . فمن ناحية الموضوع حل محل التجانس العام في المدن الادارية هيراركية من ثلاث درجات : مدن ادارة محلية ، واقليمية ، ووطنية . ومن ناحية الشكل اختزل عدد المدن المعبرة عواصم مستقلة ، أي تطورت من العديد الى القليل ، وصحب هذا تركيز اداري هائل في القلة المنتخبة .

وقد كانت عملية الاختزال والانتخاب هذه مسألة صراع تحكمت فيها عوامل مختلفة ، ليس أقلها أهمية أن الوظيفة الإدارية ليست عملية نمو وتزيد تدريجى كما هو الحال فى الوظيفة التجارية أو السكنية أو الصناعية مثلا ، ولكن لها غالبا أصلا محددًا نتيجة قرار أو مرسوم مفروض قد يرفع الى مرتبة العاصمة مدينة مثل كونس أو قد يخلق عاصمة برمتها من لا شيء إطلاقا مثل كانبرا .

فنشأة العاصمة أو المدينة السياسية اذن قد تتم بطريقتين : - طريق النمو الطبيعى لمدينة كبيرة هامة متعددة الوظائف ، تجمع بين التاريخ القومى أو القيمة الاقليمية وبين النشاط الاقتصادى الحيوى ، فيصبح من الطبيعى حين تنتخب عاصمة أن ترشح أو يقع عليها الاختيار . وأما أن تتخذ العاصمة مدينة صغيرة أو جديدة تماما ، لأسباب قد تكون وقد لا تكون طبيعية معقولة ، ولكنها على أى حال تبدو أسبابا اصطناعية بالنظر الى تجاهل مراكز أعظم ولها دواعى أقوى للاختيار .

لهذا يميز كاميل فاللو وجان برون بين نوعين من العواصم : العواصم الطبيعية *capitale naturelle* ، وهى نبت ونمى تاريخى طبيعى ، مثل لندن وباريس والقاهرة وروما ، والعواصم الاصطناعية *capitale artificielle* ، وهى عواصم « بالامر *fiat capitals* » بلا جذور تاريخية أو سيادة اقتصادية ، مثل واشنطن وكانبرا .

الموقع

بينما لا يكاد يكون للموضع اعتبار ، يمثل التوقيع مشكلة على جانب عظيم من الأهمية فى العواصم ، لأنها من نوع خاص جدا ، وأخطاؤها لا تصحح نفسها بالتدريج و « بالرتوش » كما فى حالة التجارة أو الصناعة .

وقد أجمل فون كورنيش الشرط الرئيسى العام لمواقع العواصم الكبرى فى كلمة واحدة : « الموقع البارز orward position » ، لأن العاصمة ليست « مكتبا رئيسيا head-office » فى الداخل فحسب ، ولكنها أيضا نافذة على العالم الخارجى . فتصديق موقع العاصمة تتجاذبه فكرتان : وظيفة العاصمة الداخلية « كضابط ايقاع » لاقليم الدولة ، ووظيفتها الخارجية « كولى أمر » الدولة مع الدول الأخرى . والفكرة الأولى تنجح بالعاصمة الى مبدأ الرأس وبالتالي موقع التوسط الجغرافى ، والثانية الى مبدأ البوابة gateway وبالتالي الموقع الهامشى . ويلخص سور المشكلة بإيجاز فى سؤال واحد : « Centrales ou peripheriques ? » ... وفى كلا الحالين لابد من شرط الموقع البارز . ولكن هذا الشرط العام لا يتحقق الا عن طريق شروط خاصة يمكننا أن نميز منها خمسة هى : التوسط الهندسى ، الاكيومين ، النواة النووية ، التوجيه السياسى ، العامل التاريخى .

١ - التوسط الجغرافى centrality بالنسبة لاطار الدولة ، ينبغى مثاليا للعاصمة أن تتوسط الدولة وأن تكون منها فى مركز الثقل الهندسى . ذلك ضمانا للحماية من أخطار الوقوع فى حالات الحرب ، لأن سقوط العاصمة يحطم معنويات الدولة ويعنى عادة انتهاء الحرب بالاستسلام الكامل ، كما حدث فى حالة باريس ١٨٧١ ، وسهول فاجرام Wagram التى قررت مصير فيينا وبالتالي النمسا كلها . لهذا تبتعد العواصم عادة عن الحدود البرية والبحرية - « أطراف موسى » - بقدر الامكان . وقد نقلت العاصمة من اسطنبول التى أصبحت هامشية جدا excentric بعد اقتطاع الدولة . ولهذا أيضا نجد مدريد فى وسط اسبانيا ، روما فى وسط ايطاليا ، القاهرة وسوابقها جميعا فى موقع وسط بين الدلتا والوادي ، وقد ظلت بـورج Bourges لفترة طويلة عاصمة فرنسا .

وقد يكون اختيار العاصمة في الوسط الهندسي للدولة بقصد الرغبة الواعية في ايجاد التوازن بين مصالح اجزائها المختلفة . فوارسو اختيرت في القرن ١٦ كحل وسط بين العاصمة البولندية القديمة كراكوف والعاصمة الليتوانية فلنا ، وذلك بعد أن تم اتحاد أسرتيهما الحاكمتين . وبروكسل تمت كعاصمة قرب الحدود بين اقليمي بلجيكا والوالوني والفلمنكي . ومدريد اختيرت كمنافس يقابل تهديدات برشلونة وبلنثيا وسيفيليا ، ولكن أساسا لكي تسود برشلونة بوجه خاص . ومن قبل نزع فيليب الثاني تاج العاصمة عن توليدو رغم موقعها الجيد وتاريخها الحافل الى واد غير ذي زرع ، مدريد ، لكي يتحاشى طغيان أو انفصالية قشتالة بعد التوحيد . كذلك برلين ، حاولت بواسطة مطامع حكام بروسيا أن تسيطر على المدن الأخرى وذلك قبل التوحيد بكثير .

وإذا كان عامل التوسط الجغرافي بالنسبة لاطار الدولة يعني أي علاقة معينة . فهو يعني علاقة وثيقة لا شك فيها بين عنصرين من أهم عناصر الجغرافيا السياسية : الحدود والعاصمة . ومن ثم فكل نذبذة في الاطار - في الحدود - تهز توسط العاصمة . فبرلين مثلا كانت تزداد توسطًا باطراد خلال القرن ١٨ . ولكن إعادة تكوين بولندة قريبها فجأة من الحدود الشرقية وافقدها توسطها . كذلك في فترات التوسع السياسي تتحرك الحدود بسرعة ، ومعها العاصمة ، لأن وظيفة العاصمة في هذه الفترات هي أن تكون رأس حربة ومركز قيادة . أما في فترات الاستقرار والتبلور السياسي فتصبح وظيفة العاصمة التنظيم الداخلي وتسعى الى موقع عميق أمين . هكذا خلفت مدريد توليدو ، وهكذا شهدت فرنسا سلسلة من العواصم المتعاقبة التي تعتبر هامشية متطرفة الآن . أرل ، ليون ، ريمس . لاءون . سواسون ، نوايون Novon . فالخلاصة إذن بوضوح أن العلاقة

بين الحدود والعاصمة هي وظيفة وخاضعة للخطة التاريخية ، أى أن فيها
عنصرا شديدا للتغير .

٢ - الاكيومين : ولكن اطار الدولة ليس دائما مضلعاً polygon ،
وليست لكل نقطة أو منطقة فيه نفس القيمة البشرية . ولهذا فليس من
الضرورى دائما أن يكون الوسط الهندسى هو القلب الحيوى . وكما يقول
راتزل : « ان النقطة الوسطى السياسية تختلف عن النقطة الوسطى
الجغرافية (الهندسية) كما تختلف الحياة عن عملية التبلىر » .
وهكذا غالبا ما تنقسم الدولة - كل دولة - على اساس مزدوج من
الانتاجية + القابلية للسكنى productivity + habitability الى قطاعين
مختلفى النسبة : المعمور واللامعمور ecumene, inecumene . فالاكيومين
هو ذلك الجزء من الدولة الذى تتركز وتتكاثر فيه أكبر رقعة مستمرة من
السكان وشبكة المواصلات وخطوط الحركة . فهو أغنى أجزاء الدولة
واقواها جذبا للعاصمة وأقدرها على اقامتها واعالتها . ولذا فان الغالب
أن العاصمة ان لم تتوسط الدولة هندسيا ، فانها تتوسط اكيومين
الدولة . والذى يحدد الاكيومين بدوره عوامل ثلاثة رئيسية ، الموقع
والتضاريس والمناخ .

١ - الموقع : يبدو مثلا فى النرويج حيث يقتصر كل الاكيومين على نطاق
من المنخفضات الساحلية يرسم قوسا من أوزلو الى تروندهايم ، والى حد ما
فى البرتغال . وكلما زاد اعتماد الاكيومين الساحلى على البحر فى الربط
بين أجزائه ، كلما تحتم توقيع العاصمة فى وسطه لا فى وسط الدولة عامة ؛
كما فى هلسنكى ، ودويلات البلطيق سابقا ، وستكهلم وأوزلو ولشبونة .
كذلك تحدد موقع واشنطن أصلا بالاشارة الى اطار ساحلى صغير قاصر
على الجزء الشمالى من شرق الأبلش ، لأن الاكيومين كان رهنا ونتيجة

لمرحلة التعمير ، وكانت واشنطن تتوسطه بين ولايات الشمال والجنوب
والشرق والغرب .

ب - المتضاريس : واضح أن السهول والأودية التي تنقل المواصلات
والحركة ، وتقطع الخصوبة discontinuity قد يقصران السكنى والاكيومين
على قطاع جانبي أو ركن هامشي . ففيينا مثلاً هي بالضرورة على الدانوب ،
واسطنبول على المضائق ، وبلغراد على ملقى الدانوب والساف وقرب ملقى
الدراف .



(شكل ١) توسط موقع واشنطن حين تأسيسها - عن فيرجريف

والواقع أن فيينا واسطنبول تكاد تؤلفان معا فئة موقعية خاصة :
فكل منهما عقدة كبرى لطرق طبيعية هائلة ، ولكن واحدة منهما
ليست بؤرة اكيومين طبيعي واضح هام في الدولة ، حتى يمكن أن
نميز بين نوعين من الاكيومين : واحد تصدد عن طريق الخصوبة
الطبيعية ، وواحد عن طريق محاور الحركة الطبيعية . فاقليم اسطنبول

فى ذاته فقير ، ولكن الموقع الممتاز على تقاطع محورى آسيا - أوروبا والبحر المتوسط - الأسود جعلها منذ أقدم العصور مركزا ضخما . كذلك فيينا تقع فى جيب حوض صغير إنتاجيا ، فى النمسا ما هو أكبر منه . ولكن موقعه المفرد على بوابات قارية وممرات جبلية وعند اتصال الجبال بالسهول والاستبس بالغابات كان العنصر الحاسم .

ويمكن أن نقابل هذا بالقاهرة ولندن وباريس : القاهرة حيث تتوج قلب الاكسيومين البشرى المصرى ، ولندن حيث تتوسط حوض لندن London Basin الذى يتوسط بدوره السهل الانجليزى English Plain ، وباريس حيث تتوسط ايل دى فرانس Ile de France التى تتوسط حوض باريس Paris Basin . القاهرة مثلا تتوسط مثلث نواة الاكسيومين النووية الذى يضم ١/٤ السكان جميعا فى ١/٨ الأراضى الزراعية (المنوفية + القليوبية + الجيزة = ١٢٪ من مساحة المزرع فى مصر) . كذلك باريس تتوسط حوض باريس الذى يضم ١/٤ المساحة ، ١/٤ السكان من مجموع الدولة .

ج - المناخ : أخيرا ، فله علاقة لا شك فيها بتحديد الاكسيومين ، ولكن ربما كان من ناحية القابلية للسكنى أكثر منه من ناحية الانتاجية المباشرة . فالعواصم تسعى الى أن تقوم فى النطاق الأمثل مناخا من الدولة ، ولهذا تقع فى قطاعاتها الأبعد عن خط الاستواء فى البلاد الجنوبية أو المدارية الحارة - مثال ذلك كانبرا ، كيب تاون ، دلهى ، الخرطوم الى حد ما ، والقاهرة الى حد آخر ، وقديما انتقلت العاصمة الى الاسكندرية . هذا بينما تجنح العاصمة الى قطاعاتها الجنوبية فى البلاد الشمالية الباردة . ومن أبرز الأمثلة لندن ثم أوزلو وهلسنكى وستكهلم وأوتاوة .

ويبدو أن تأثير المناخ يزداد بالنسبة للعوامل التوقيعية الأخرى ويغلب عليها فى مناطق المناخات الهامشية أى الشديدة البرودة أو الشديدة

الحرارة ، أما فى 'الوسط' المعتدل فيختفى عامل المناخ لتسود العوامل الأخرى .
ومع ذلك فبعض العواصم تقوم أو لا تملك إلا أن تقوم فى قطاعات رديئة المناخ
عن الدولة : مثل مدريد التى يضرب بها المثل فى هذا الصدد ، ومثل كلكتا حين
كانت العاصمة قديما -

المحصلة النهائية اذن أن الاكيومين ضابط توقيعى هام قد يناقض
مبدأ التوسط كما يبدو بصورة خطيرة فى يوغوسلافيا حيث لا تكاد توجد
فى أوربا عاصمة تشبه بلغراد فى تطرفها الهامشى الخطير بالنسبة لمساحة
الدولة . ولكن من ناحية قد لا يعنى ذلك دائما الهامشية أو الساحلية
marginality ، ولو أن الثابت أنه يخلق موقعا لا قانون له atypical

هذا وإذا كانت الدولة نامية وتغير الاطار ، فقد يتوسع الاكيومين
أو يتحرك بالفعل ، ولو أن من النادر أن يهاجر . فإذا هاجر نقل معه
العاصمة ، كانتقال الاكيومين السويسرى من أودية بحيرة الكانتونات الأربع
« Lake of the Four Forest Cantons » الى السهل الشمالى الغربى ،
مما نقل العاصمة الى برن . وكانتقال الاكيومين اليوغوسلافى من أودية
الصرب الجبلية الى السهول الفيضية الواسعة ، مما نقل العاصمة من راشقة
Rashka الى بلغراد . ومنذ قرنين نقل البرتغال عاصمة مستعمرتهم البرازيل
من باهيا الى ريو دى جانيرو ، لأن الجنوب ساحلا وداخلا كان قد تغلب على
الشمال فى السكان والثروة .

ولكن الأغلب للاكيومين فى الدولة الهامشية أن يتوسع لا أن يهاجر ،
فكل فرنسا أصبحت الآن اكيومين الدولة . وقد يرج توسع الاكيومين
موقع العاصمة . فالبرازيل أخيرا - وللمرة الثانية - واجهت مشكلة البحث
عن عاصمة جديدة بعد توسع الاكيومين غربا من الداخل . وقد
كانت خصصت من قبل منطقة العاصمة الاتحادية Federal Reserve ،
ولكن البحث ظل جاريا باللجان عن غيرها ، حتى بدىء أخيرا فى انشاء

العاصمة الجديدة برازيليا التي بدأ الانتقال إليها من ريو في ١٩٦٠ - وهي تقع الى الداخل ٦٠٠ ميل على سهل مرتفع planalto متوسطه ٤٠٠ قدم فوق منطقة غير معمورة بعد ، استباقا واجتذابا لتعمير « الغرب » ، ولكن الكثيرين يخشون أن تفشل ، كما أن سكان ريو يحاربونها .

وتتبلور مشكلة توقيع العواصم مع عدم انتظام توزيع الاكيومين داخل اطار غير منتظم أيضا لشكل الدولة في حالة الدول عديدة الجزر ، خاصة اذا كانت كلها صغيرة متقاربة في الحجم ومشتتة متباعدة في الموقع ، فهناك تنازع كل الجزر على إقامة العاصمة فيها . مثال ذلك اتحاد الهند الغربية - البريطانى البداية - حيث قامت معركة عنيفة طالبت فيها كل من ثلاث جزر صغيرة بالعاصمة ، وتعددت اللجان والمناقشات طويلا ، فكل مدعية مبرراتها .

٢ - النواة النووية : ولكن كلا من عامل التوسط الهندسى والتوسط الاكيومينى لا يفسر جميع مواقع العواصم . بل هناك ما يسميه هويتلزي . « بالنواة النووية nuclear core » ، امعانا في التأكيد . فقد تتم وحدة دولة ما حول اقليم معين منها ، فيكون من الطبيعى لعاصمة هذه « النواة النووية » أن تصبح عاصمة القومية الموحدة . مثلا اتسعت ايل دى فرانس لتصبح فرنسا ، وحوض التيمز ليصبح انجلترا . ولو لم تكن وحدة فرنسا تمت حول دوقية فرنسا Duché de France ، فليس من المؤكد والثابت أن باريس كانت ستكون العاصمة حتما .

ولقد كانت الأوديسة الجبلية المحيطة ببحيرة الكانتونات الأربع هي نواة سويسرا لما وجدت بحيرتها في طريق التجارة بين شمال وجنوب أوروبا عبر ممر سان جوثار . وكذلك لما كانت بروسيا هي نواة المانيا النووية ، فان برلين أصبحت العاصمة ، وتبعت بذلك مصير منتخبى براندنبورج electors الذين أصبحوا ملوك بروسيا ثم أباطرة المانيا -

وقد تحددت واشنطن كعاصمة للولايات المتحدة لأنها كانت مركز النواة النووية الثلاثية .

والعادة أن النواة النووية هي أيضا الاكسيومين ، كما في حالة باريس ولندن . لكن قد يتعارض الطرفان فيتجاذبان بينهما العاصمة . فاما أن يغلب الاكسيومين كما في حالة سويسرا ويوغوسلافيا ، واما أن تتمسك بالنواة النووية بالعاصمة بشدة واصرار مما يترك العاصمة على هامش الاكسيومين أو بعيدة عنه كما هو حال واشنطن وبرلين . ولقد كان من العوامل المساعدة لاحتفاظ بروسيا بعاصمة الدولة الموحدة رغم انتقال الاكسيومين إلى الراينلاند Rhineland وتطرف موقع برلين إلى الشرق ، هو أنها كانت رأس الحربة في مشروع « الاتجاه نحو الشرق Drang nach Osten » .

٤ - التوجيه السياسي : على أن عوامل التوسط الهندسي والاكسيوميني والنوى لا تكفى لتفسير مواقع العواصم جميعا . بل هناك عامل التوجيه الجغرافي orientation أو التوجيه الخارجى . ويكون التوجيه الخارجى عادة نحو تيارات الحضارة الرئيسية أو محاور السياسة العالمية الكبرى . فبقدر ما تتوجه الدول إلى الخارج ، تكون سهولة الاتصال بذلك الخارج اعتبارا هاما في مواقع العواصم . وهنا يغلب على الموقع أن يصير هامشيا سواء داخل القارات أو ساحليا ، بصورة تناقض ، بدرجات متفاوتة ، مبدأ التوسط الهندسي . وقد يأتى هذا التوجيه من الدول الاستعمارية ، أو يكون من الدول المستعمرة .

١ - العوامل الداخلية : فقد يأتى التوجيه الخارجى بدوافع من الداخل ، ويكون ذلك بقصد جعل العاصمة رأس المدافع عن الدولة . فتوقع على الأطراف التى يأتى منها الخطر الرئيسى . مثال ذلك أدنبرة . فالوادي الاسكتلندى تنقصه بؤرة طبيعية سائدة ، وتتعدد المدن على هامشه على مصبات أنهاره الرئيسية . ولكن لما كان العامل المسيطر دائما على التوجيه هو وجود الجار الكبير الضخم إنجلترا ، فقد كانت أدنبرة هي العاصمة

الطبيعية لأنها تقع على بوابة طريق الاحتكاك الوحيد معها .. كذلك دلهي .
على بوابة الهند بين الهملايا وثار ، تحمى سهل الجنح من مصدر الخطر
الرئيسى وهو ممرات الشال الغربى ، فكانت دلهي دائما عاصمة الامبراطورية
العسكرية فى الهند . كذلك بكين خلف السور العظيم فى الفتحة الواسعة بين
البحر بتشيلى والجبال منغوليا ، تحرس رأس مثلث السهل الشمالى العظيم ،
فأصبحت رأس المدافع والعاصمة .

وقديما نقل بطرس الأكبر العاصمة من موسكو الى سان بطرسبورج .
(لتنجراد) حين قرر توجيه روسيا توجيهها أوربيا أكثر منه آسيويا ، أو نحو
أوربا الغربية أكثر منه نحو أوربا الشرقية (نافذة روسيا على الغرب) .
ولكن أيضا لمغبته فى مواجهة قوة السويد الصاعدة فى شمال أوربا . ولكن
لا ننس أيضا أثر اكتشاف المحيط وعصر التعمير فى العالم الجديد كدافع
لمحاولة تتبع التحركات العالمية فى العلائق المكانية . على أن نقل العاصمة
تركها بعيدة عن كتلة السكان والاكيومين . كذلك كان لا مفر من ضياع
العاصمة على يورك أو تشستر لحساب لندن منذ ازداد توجيه بريطانيا
نحو القارة .

كذلك برلين التى هى عاصمة طبيعية متوسطة الموقع لبراندنبورج ،
ولكنها فى السهل الشمالى العظيم تعتبر أقل قيمة من موقع مجدبورج على
الزاوية الغربية للالب الأوسط . ومع ذلك احتفظت برلين بعاصمتيها .
نتيجة لسيطرة بروسيا / براندنبورج - نواة ألمانيا النوية - على الاتحاد .
ثم احتفظت بعد ذلك بمركزها رغم تذبذب الاكيومين عنها غربا ، لأن توجيه
ألمانيا نحو المحيط الجنى الغربانى الأوسع Auslandsdeutsche بوسط
أوربا Mitteleuropa أولا ، ونحو « الاتجاه الى الشرق » بما فيه
وسط وشرق أوربا « كمجال حيوى Lebensraum » ثانيا : جعل برلين فى
موقع متوسط بالنسبة للتوجيه الخارجى . ووسط أوربا أكثر منه بالنسبة .

للتوجيه الداخلى والحدود الشكلية . أى أن برلين فى موقع انسب كعاصمة:
« للوطن الأب Vaterland » ، منها كعاصمة للرايخ .

وربما كان موقع واشنطن وريو ومنتهديو وبوينوس ايرس حالياً هو
استجابة للتوجيه الخارجى الى تيارات الحضارة ومحاور السياسة العظمى .
فى العالم . فان العالم الجديد لا يزال يتطلع الى القديم كالمركز والمصدر ،
ولقد أصبح المحيط الأطلسى هو « البحر المتوسط » للعناصر الأنجلو -
سكسونية واللاتينية المحدثه Néo-latins .

ب - العوامل الخارجية : أما اذا جاء التوجيه الى الخارج تحت تأثير
عوامل من الخارج ، من عبر البحار ، فان القوة الأجنبية تفرض الموقع .
الهامشى الساحلى . فقديمًا خلق النفوذ الثقافى الحضارى الأجنبى العواصم ،
الحضارية الساحلية مثل كانتربرى فى انجلترا ، وكراكوف فى بولنده ، وسان .
ديفيد فى ويلز ، وسانت اندروز فى اسكتلندا . كذلك حققت بكين هذا الشرط
بالنسبة للمانشو فى فترة حكمهم ، وكذلك دبلن بالنسبة للنفوذ الانجليزى .
قديمًا .

أما عن الاستعمار الأوروبى الحديث فقد واد المستعمر العواصم الوطنية-
الداخلية ليعيد توجيه الأقاليم الى مصالحه البحرية . فورثت رانجسون .
ماندلاى العاصمة التاريخية القديمة الداخلية لبرما ، وظهرت كلكتا بدل
دهلى . وقديمًا نقل الاغريق والرومان العاصمة من منطقة القاهرة الداخلية
الى الاسكندرية الساحلية فى مصر . ومن منطقة دمشق الى انطاكية فى
الشام . والمواقع ان اثر الاستعمار البحرى انه قلب العواصم « بطنا لظهر » :
« عواصم المستعمرات colonial capitals » .

لهذا أيضا كنا نجد معظم العواصم تقع على الساحل ، لأن الساحل .
هو دائمة المنطقة المحرجة فى الاحتكاك والعلاقات بين المستعمر .

(م ٧ - جغرافية المدن)

والمستعمرة • فنجد على الساحل عواصم الجزائر ، تونس ، الرباط ، دكار ،
سايجون • كما كنا نجد أن كلا من « افريقيا الاستوائية الفرنسية والبلجيكية »
تحكم من جانبى ستانلى بول Stanley Poole على الكونغو شريان المواصلات
فى كل منهما • وقديما كانت ريو دى جانيرو وبوينوس آيرس عواصم الاستعمار
البرتغالى والأسبانى فى أمريكا الجنوبية •

وعادة تكون عاصمة المستعمرة الساحلية هى أول ميناء لعبت دور
التكأة أو موطئ القدم للمستعمر ، ويندر جدا أن تنتقل العاصمة وتتحول
عن هذا الموقع إلا لأسباب قوية حقا . كانتقال الاكيومين مثلما أدل فى الماضى
من بايا (باهيا) الى ريو دى جانيرو ، أو كانتقال طرق التجارة ولا سيما
باستبدال السكك الحديدية محل الطرق المائية الداخلية • ففى افريقيا حيث
اقترن التعمير بهذا الاستبدال ، حلت داكار محل سان لوى ، وأبيدجان محل
جراند باسام ، ولورنسو مركيز محل موزمبيق •

كل هذه الحالات توضح ارتباط العواصم بالسواحل فى المستعمرات ،
وكيف أنه يندر وجود عواصم داخلية فى مستعمرات ذات سواحل • من هذه
الحالات النادرة نيو دلهى ، ولكنها لم تصبح العاصمة الا منذ ١٩١١ ، ومن
قبل كانت كلكتا الساحلية • وطالما كان الاستعمار البريطانى يدرك اعتماده
على المواصلات البحرية ظلت كلكتا لا مفر منها ، حتى كان شق قناة السويس
ومد السكك الحديدية فى الهند ، الأمر الذى قلل الأهمية النسبية لكلكتا ،
التي لم تترك الا حين « نما منطق العاصمة المتوسطة الموقع الى درجة لم يعد
فى الامكان انكارها » •

والواقع أنه فى كل جنوب شرق آسيا الذى استقل أخيرا قد القيت
افجأة على العواصم اعباء ومسئوليات لم تكن مستعدة لها تماما ، وهى
عواصم ورثتها الدول الجديدة عن الاستعمار الأوروبى كمراكز لنجارتها

وسيطرته . وهناك الآن حركات لتغيير هذه العواصم الى مواقع انسب لأغراض الادارة الوطنية . والاعتراضات على المواقع الحالية ثلاثة : انها موقعة بالاشارة الى المواصلات البحرية ، وهو موقع يفقد قيمته باطراد مع نمو السكة الحديدية والطرق والخطوط الجوية ، ثانيا انها تحمل وصمة الاستعمار ، وأخيرا انها نمت على هوامش الدول لتتصل بالملاحة البحرية وليس بالمناطق النووية فى الدول . ومع ذلك فليس من المرجح أن تهاجر هذه العواصم ، أولا لأنها كانت أيضا مركز ورمز حركات التحرير والاستقلال ، وثانيا لما لها من علاقات متشابكة مستقرة مع العالم الخارجى ، وأخيرا لأنها جميعا أكبر مدن دولها فهي المراكز العمرانية والاقتصادية السائدة .

المقاعدة العامة اذن هي أن عواصم المستعمرات ساحلية اساسا . لكن قد تظهر من ناحية أخرى بعض العواصم أو العواصم المحلية sub-capitals فى مواقع داخلية . فاما العواصم فلكى تفيد من الأثر الصحى للموقع الداخلى المرتفع - اذ كان الاستعمار مرتبطا معظمه بالعروض السفلى . فنجد أو كنا نجد من العواصم الداخلية أسمره فى ارتيريا ، ونيروبى فى كينيا ، ووندهوك فى جنوب غرب افريقيا ، وتناناريف فى مدغشقر (ملاجاش) . وحين نقلت العاصمة من كلكتا الساحلية الى دلهى الداخلية ، كان هذا الى جانب الأسباب التاريخية والعاطفية لأسباب مناخية أيضا وهى تفادى الرطوبة العالية .

والآن تعد نونا لسبوا Nova Lisboa على المرتفعات لتخلف لواندا الساحلية كعاصمة لأنجولا . وقد لعبت هذا الدور قديما : مكسيكو سيتى ، جواتيمالا سيتى . كراكس . بوجوتا . سيكرى . ويمكن أن نضيف اليها « العواصم الصيفية » مثل سملا فى الهند ، ماييمو Maymyo فى برما ، بوتنزورج Buitenzorg (بورجور الآن Bogor) فى اندونيسيا ، بأجويو.

Baguio فى الفلبين ، فهذا عن جدارة نوع من « ترانس هيومانس »
المدن !

أما العواصم المحلية فقد يظهر كثير منها فى الداخل لأسباب تتعلق
بسهولة المواصلات مع الساحل أو للتوسط بالنسبة لأكويمين داخلى . وكثير
منها هو من خلق الحكومة الاستعمارية تماما ، أقامتها للإدارة أو التعمير
الحر بدون التقيد بمواقع السكنى الوطنية الأصلية . ومثل هذه العواصم
المحلية يسهل نقلها وتغييرها أكثر من العواصم الرئيسية .

هـ - العامل التاريخى : بعد كل الضوابط السابقة ، هناك حالات
يتعذر تفسيرها إلا على ضوء العامل التاريخى . فالمدن التى تستطيع أن
تعبر خير تعبير عن روح الدولة وتلخص روح الوطن إنما هى المدن القديمة
المتقليدية التى لها تاريخ طويل حافل وتليد . ومن هذا المجد الأدبى prestige
والتاريخى تستمد المدن استقرارا وقوة اندفاع historical momentum
تؤدى بها الى مرتبة العاصمة .

فمثلا فى ايطاليا الموحدة ، كان لكل من تورينو وميلانو ونابولى
مزايا وأطماع . وربما كانت ميلانو فى السهل الشمالى الكثيف السكان بؤرة
انشط للحياة القومية ، كذلك كان لفلورنسا البعد التاريخى التليد ، بينما
كانت روما فى أيامها عقدة للمواصلات العالمية حينئذ دون أن تكون بؤرة
أكويمين هام على الاطلاق . غير أن المجد الألفى والنفوذ الذى كان لروما
كعاصمة الامبراطورية الرومانية كان كفيلا باهمال كل هذه الاعتبارات
والدعاوى .

وحين تتكافأ أو تتقارب المزايا بين المدن المدعية يؤدى اختيار العاصمة
الى تنافس شديد ونزاع مستمر بينها . هكذا ظلت موسكو مدينة المسكوفيت
Muscovite المقدسة بعد أن انتزعت سان بطرسبرج منها عرش العاصمة ،

ولذلك لم تلبث أن عادت إليها العاصمة بعد الثورة . كذلك دلهى عاد إليها
فى ١٩١١ - ١٩١٢ دورها القديم الذى لعبته منذ أكبر Akbar والمغول ،
والذى كان قد ضاع منها لكلكتا منذ الاستعمار البريطانى . وقد كان بين
عوامل اختيار أنقرة بدل اسطنبول العامل التاريخى ، فقد كانت أنقرة عاصمة
حيثية .

وهكذا يلاحظ أن الدول التى تأثرت فى تكوينها الجديد بروح وطنية
ورد فعل قومى شديد تحدت عواصمها بنزعات تاريخية بحثا عن رمز وطنى
وتاريخى قديم . وبعد الحرب الكبرى الأولى اتخذت الدول الجديدة عواصم
لها أكثر مدنها الكبرى تمثيلا لتاريخها وكيانها وتوجيهها : ريجا ، تاللين ،
هلسنكى . هذا بينما نجد من ناحية أخرى أن فقدان العامل والبعد
التاريخى يضىء على العاصمة عنصرا اصطناعيا ويعطيها صفة غير شخصية
ومجردة ، كما هو الحال فى عواصم الاتحادات الفيدرالية واشنطن ، كانبرا .
ولكن يبدو كما وضع سبيت Spate أنه فى الدول الاتحادية عامة « يجب
أن نعتبر اختيار مكان جديد تماما أو مدينة قليلة الأهمية فى ذاتها للعاصمة
مبدأ طبيعيا » .

أهمية الوظيفة

ما قيمة الدور المدنى للوظيفة السياسية - الادارية ؟ . يتفاوت الحجم
فى هذه الوظيفة تفاوتا كبيرا جدا ما بين العواصم المحلية والاقليمية والوطنية ،
حتى ل يبدو من الغريب أن نصنف شبين الكوم ، Cettinje مع لندن وباريس فى
صعيد وظيفى واحد ! - فهى لا تتشابه الا بقدر ما يتشابه الزورق وعابرة
المحيطات .

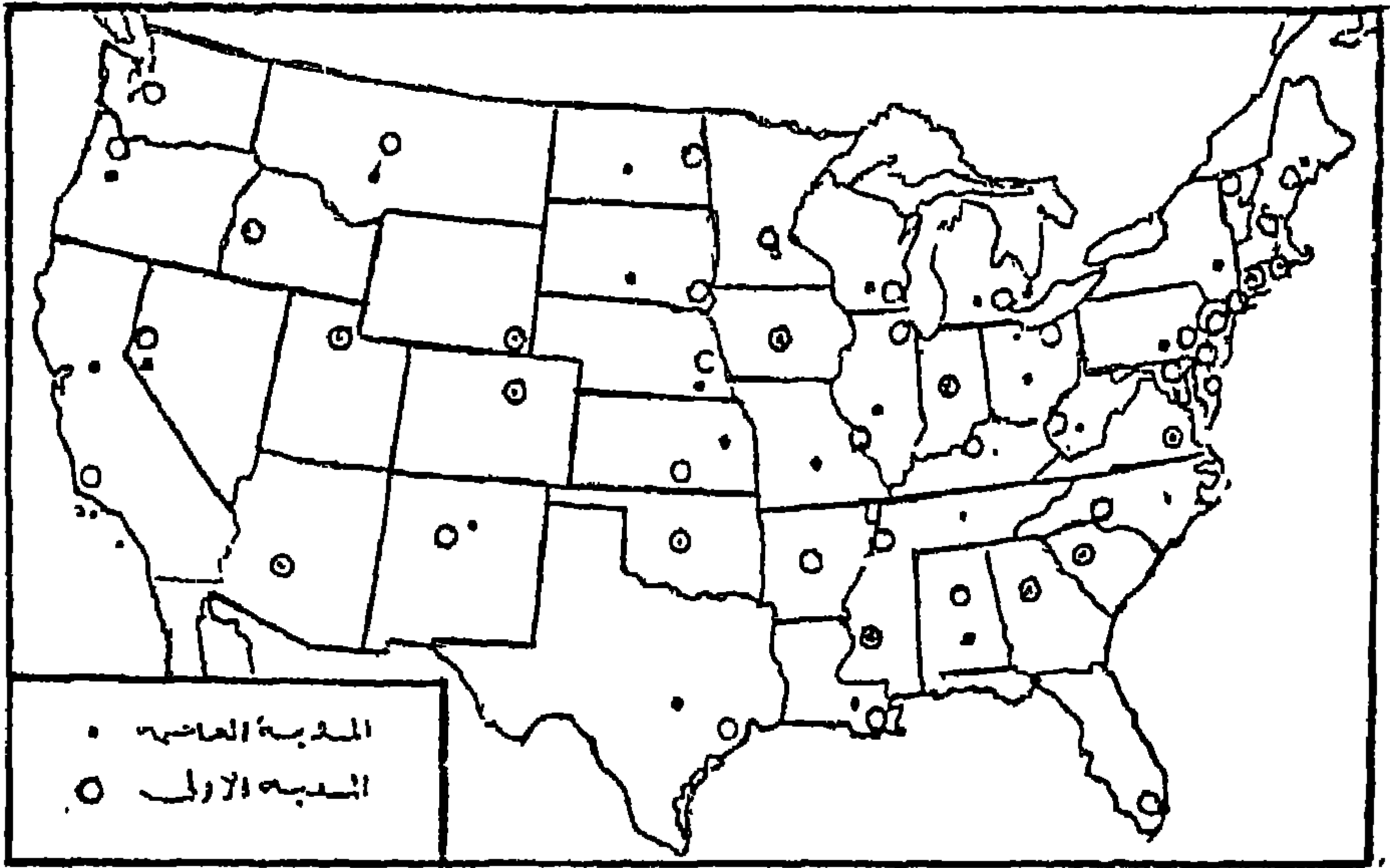
ومع ذلك فمن الضرورى أن ندرك أن الوظيفة السياسية الادارية
بوحدها لا يمكن أن تقيم مدينة ضخمة الحجم . فكل عناصر الحياة السياسية

مهما تضخمت محدودة : الحاكم والسلطات والهيئات التنفيذية والتشريعية والمحاكم ، والتمثيل السياسى الأجنبى ، مضافا اليها الخدمات المحلية الضرورية كالتجارة والفنادق والخدم ٠٠٠ الخ ٠ وكل العواصم السياسية المبحثة - التى تتفق تقريبا مع فئة « العواصم الاصطناعية » - لا تحقق الا أحجاما محدودة : كانبرا ، فرساي ، وحتى واشنطن ٠ فالأخيرة وان وصلت اليوم الى ٩٩٧ ألفا داخل المدينة ، ١٩٨١ ألفا فى المنطقة المدنية ، الا أنها تعد صغيرة بالنسبة لعشرات المدن الأمريكية الأخرى ٠ والواقع أن الوظيفة الادارية كلها لا تستوعب من القوى البشرية فى الدولة مهما تضخمت. أجهزتها الا نسبة صغيرة - مثلا فى الولايات المتحدة لا تزيد نسبة موظفى الحكومة عن ٥ر٤٪ من كل الذكور العاملين ، رغم أن الحكومة دائما أكبر صاحب عمل ، فى البلد ٠

ولكن الواقع أن صغر حجم المدينة الادارية هو أحيانا السبب الوحيد فى اختيارها لهذه الوظيفة - عكس ما قد نعتقد لأول وهلة ٠ فقد نشأت مدرسة من الفلسفة السياسية والاجتماعية ترى أن تبتعد بالوظيفة الادارية عن أماكن الوظائف الأخرى الكبرى حتى لا تضيق هذه فى زحمتها أو تقع تحت رحمتها - سيطرتها ونفوذ مصالحها ٠ ولهذا ينبغى أن نميز بين اتجاهين عامدين متعارضين تماما : اتخاذ أكبر مدينة كالعاصمة ، وتحاشي أكبر مدينة كعاصمة ٠ وقد أخذت الدول الجديدة فى آسيا بالمبدأ الأول حتى لا تكون العاصمة خاما خالية من الحياة والبهجة ومقومات المدنية الكاملة ٠

أما الاتجاه الثانى فليس حديثا تماما ، فقد لما لجأ اليه الملوك هربا من نفوذ أو غضب الشعب : مثلا فرساي ٠ ولكنه أصبح الآن دستورا أيكولوجيا فى الولايات المتحدة : فقد أنشئت واشنطن من لا شيء « حسب

الطلب made-to-order ، لتستقل عن أى نفوذ محتمل لأى ولاية أو مدينة .
وبالمثل عواصم الولايات : فليس بين المدن المليونية الأمريكية عاصمة واحدة
من عواصم الولايات ، وليس بين « المناطق المدنية » المليونية ما هو عاصمة
سوى حالتين ، بوسطن وسان بول . وفى بقية الولايات اختيرت معظم
العواصم قصدا من أصغر المدن : أولبني ، هاريسبرج ، سبرنجفيلد ،
الينوى ، جفرسون سيتى ، سكرمنتو ٠٠٠ الخ . قارن مثلا أوليمبيا عاصمة
ولاية واشنطن (٢٠ ألفا) بسياتل المدينة الرئيسية (٩٠٠ ألف) ، أيوجين
Eugene عاصمة ولاية أوريجون (٢٠ ألفا) بيورتلاند المدينة الرئيسية
(٨٠٠ ألف) .



شكل ٢ - سماء العاصمة «المنخفضة» فى الولايات المتحدة من أجل:

والواقع أن « العاصمة الضئيلة The Inferior Capital City » كظاهرة
أمريكية ، لا فى عواصم الاتحاد أو الولايات فحسب وإنما حتى فى عواصم
الكونتيات (١) . بدأت أصلا كرد فعل ضد تركيز السلطة أثناء الاستعمار

البريطانى ، ثم قواها الاعجاب بمزايا المريف والخوف من النفوذ التجارى
على الحكومة .

ويبدو أن الكومنولث البريطانى يميل الآن الى نفس هذه القاعدة
الأمريكية : كانبرا ، أوتوا ، ولنجتون ، نيودلهى ، وفيما مضى بريتوريا . وإذا
كان هذا المبدأ يوفر للعواصم أحيانا استقلالها عن المؤثرات الخارجية ،
فانه أحيانا يسبب صعوبات مدنية معينة . فمثلا لأن المنشآت الحكومية
والتمثيل السياسى الأجنبى تحتل مساحة كبيرة من المدينة بلا ضرائب ، تعاني
ميزانية المدينة ، كما فى واشنطن خاصة ! .

على أنه باستثناء العواصم السياسية المطلقة ، نجد أن الحد الأدنى
للحجم فى العواصم الوطنية مرتفع جدا . ويرجع هذا الى طبيعة الوظيفة
الادارية - السياسية وجاذبيتها للوظائف الأخرى . فأما عن طبيعتها ،
فالعاصمة دائما موطن الحكم ورئاسة الدولة - ويخطئ الأجانب عادة
باعتبار لاهائى عاصمة هولنده لأن القصر الملكى ترك العاصمة امستردام
اليها . وحول رئيس الدولة تتقاطر الحكومة والبرلمانات والمجالس والمصالح
العديدة المتشعبة ، أى الجهاز الادارى بما يحمل من هيئة الموظفين الثقيلة
officialdom وقوات الدفاع . كذلك يلاحظ أن الجاليات الأجنبية - بصرف
النظر عن الهيئات السياسية المحدودة - هى أولا سكان مدن ، وثانيا سكان
عواصم .

وقد زادت أهمية العواصم على العصور بتطور النظرية السياسية
والاجتماعية : فان الانتقال كثير من وظائف الأسرة الى الدولة قد زاد من أعباء
الحكومة . وبالتالي من تضخم جهازها الادارى ، ومن ثم من حجم العاصمة .
فالنظرية الرأسمالية التى تؤمن بالمركزية المتطرفة تؤدى الى تضخم

«العاصمة تضخما بارزا ، بينما النظرية الاشتراكية التي تؤمن باللامركزية
تحد من تضخم حجم العاصمة تضخما أكثر مما ينبغي . وعموما فخلاصة
تأثير طبيعة الوظيفة السياسية هي أنها تجعل من العاصمة « لعبة الحكومة
المدللة » كما يقول ديرونت هويتلزي .

«Once fixed, capitals become the pets of government.»

أما جاذبية الوظيفة السياسية - الادارية للوظائف الأخرى فتجع
الى أن العاصمة بطبيعة سكانها تمثل سوقا استهلاكية ليست مترفة مترفعة
في حاجاتها فقط ، بل وغنية في امكانياتها ودخلها . ولذلك تدعو العاصمة
اليها سيلا من صناعات الأبهة والكماليات وخدمات العظمة المركبة . ولكن
يندر من الناحية الأخرى أن تكون العواصم مراكز للصناعة الكبرى ، فحتى
لندن لا تعرف الا الصناعات الاستهلاكية الخفيفة أساسا ، وعموما لا تمثل
الصناعة فيها الا نسبة محدودة من اقتصادياتها . انما الصناعات المثالية
في العاصمة هي ما يمكن أن يسمى بجدارة « بصناعات العواصم » .
فالحياة الفنية والأدبية والثقافية تتركز كلها تقريبا في العاصمة : ففي فرنسا
لا يطبع من الكتب خارج باريس الا قدر ضئيل جدا ، والمسرحيات الجديدة
والمودات الحديثة تدشن في العاصمة ، وصناعة الأزياء haute couture
ودور الأوبرا تتركز في العواصم دائما . . . وقد توجد بقايا هذه الحياة
الفنية والأدبية في العواصم القديمة مثل فايمار وميلانو ونانسي .

على أن من أهم ما تدعوه اليها العاصمة عنصر يعتبر عاملا هاما في
تحديد حجمها ويغفله الكتاب الغربيون عادة ، وذلك أعنى هو عامل
الاستعمار . فان الدول الاستعمارية تركز مكاسبها الاستعمارية عامة في
العاصمة المتروبوليتانية ، ومن السهل أن يحدد المرء في لندن أو باريس أو
بروكسل أو امستردام عمارات وشوارع برمتها هي مراكز لشركات تقوم كلية
على موارد وخامات ومستعمرات ما وراء البحار .

ونتيجة هذا كله تمتاز العاصمة بأنها وان بدأت أصلا مركزا لوظيفة سياسية إدارية إلا أنها سرعان ما تفقد تخصصها الوظيفي بتكتل حلقات كثيفة من الحرف الأخرى المتعددة ، ويتبع هذا تزايد سكانها الى درجة كبرى « بمعدل العاصفة » . والواقع أن العواصم تكتسب في النهاية « ميزة طبقية » تضمن لها اطراد التفوق وتجعل منها في مجموعها « استقرارية المدن » . وكما يقول جورج : «All capitals . . illustrate the saying that nothing succeeds like success».

وهذه بعض الأمثلة : شهدت مدريد هروع النبلاء والموظفين والهيئات الدينية حين حول فيليب الثانى اليها حكومته ، فزاد عدد السكان اربعة الأمثال فى نصف قرن . وفى ١٨٥٩ حين صارت بوخارست عاصمة « الامارات المتحدة » كان عدد سكانها ١٠٠ ألف ، والآن وصل السكان فى ١٩٤٥ الى المليون . ومنذ أصبحت برلين قاعدة الامبراطورية أخذت تنمو بمعدل العاصفة . وبراج التى كانت ٤٠٠ ألف فى ١٩١٠ ، ثم أصبحت عاصمة فى ١٩١٩ أصبحت اليوم مدينة مليونية . وفى ١٩١٣ كان تعداد موسكو مليون نسمة ، أصبح فى ١٩٣٩ نحو ٤ مليون ، وفى ١٩٥٦ بلغت ٨ مليون أو ٢٥ مليون بالضواحي . وبالمثل أنقرة التى كانت حلة نكرة حجمها ٣٠ ألفا حين اختيرت فى ١٩٢٣ ، فلم تلبث أن ارتفعت الى ٥٨ ألفا فى ١٩٣٦ ، الى ٤٥٣ ألفا فى ١٩٥٥ .

ونفس المعدل نراه فى العواصم الاتحادية الفيدرالية . فكانبرا التى بدىء فى انشائها فى ١٩٢٣ كان عددها ١٠ آلاف وهى الآن ٣١ ألفا . وواشنطن التى بدأت من لا شيء البتة ، بلغت فى ١٩٥٠ نحو ٧٩٧ ألفا داخل المدينة ، ١٠٠ر٢٨ فى المنطقة المدنية . ويكفى أن المدينة نمت بنسبة ٢٦٪ فى عقد واحد (١٩٣٠ - ١٩٤٠) كنتيجة للتوسع فى سلطات الحكومة الاتحادية .

لكل هذا نجد للعاصمة ميلا طبيعيا الى أن تصبح أكبر مدن الدولة أو « المدينة الأولى primate city » . ولكن المهم أنه ليس من السهل دائما أن نحدد ما اذا كان هذا سببا أم نتيجة . واذا كان مارك جفرسون قد وضع هذا القانون في ١٩٣٩ ، فإنه يبدو أن فكرته الأساسية قد توصل اليها هوست في ١٩١٨ :

«Hence capital cities are almost everywhere increasing in population and influence, both absolutely and relatively, to other cities .. Capitals of our first and third class [«natural» and coastal] are usually by far the largest cities in their states. while those of the second and fourth [frontier base and «artificial»] are rarely so. But all alike share in the growth which is characteristic of these cities.»

ولكن ليس معنى هذا أن العاصمة هي المدينة الأولى دائما ، بل هناك حالات شاذة متعددة . ففي ايطاليا ظلت روما أقل عددا من نابلى وميلانو لمدة طويلة - حتى ١٩٣٠ . ولكن الواقع أن لروما عذرها ، فقد ظلت مجرد عاصمة للولايات البابوية بينما كانت كل من ميلانو ونابولى من قبل عواصم لأقاليم تجارية غنية . ومع ذلك فإن روما لم تتوان منذ أصبحت العاصمة عن سبقهما : ففي ١٩٥٠ كان عدد سكان روما ١٦ مليون ، ضد ١٢ لميلانو ، ١٠ لنابولى . وفي الشرق العربى شنودان آخران . فحتى الأمس القريب كانت حلب تفوق دمشق سكانا ، وجدة تفوق الرياض - وقد يخلق من مدن البترول ما يفوقهما معا . وهناك من أمثلة الدولة الحديثة المنشأة الهند وباكستان : فلاهور أكبر من كراتشى ، وكلكتا وبومباى أكبر من دلهى . وهناك من الحالات الشاذة العواصم الاتحادية بطبيعة الحال . ولكنها كما رأينا ليست عواصم بكل معنى الكلمة ، بل ان جفرسون ليتسامل عما اذا كان الدومنيون البريطانى « بلادا » Are British Dominions Countries ؟ ، بمعنى دول كاملة فى ذاتها وبالتالي فى عواصمها .

على أن المهم أنه بمجرد أن تستقر العاصمة وتأخذ في النمو ، تحتكره وتنتزعه من المدن الأخرى التي كانت تنازعها في التطلع الى العاصمة • فتبدأ بالتدريج عملية انحطاط أو تنزيل degradation, demotion لهذه الأخيرة هذا يلاحظ في ألمانيا حيث كانت ميونيخ ودرزدن وشتوتجارت عواصم دول ذات سيادة ، فأنقص دورها في ألمانيا البسماركية ، ثم تحولت الى مراكز ادارية في ألمانيا النازية • وبالمثل ما حدث لتورينو وميلانو وفلورنسا و نابولي في ايطاليا •

ومع ذلك فلئن كانت العاصمة تحتكر النمو والاضخامة بصورة تجنى على كثير من المدن الأخرى ، فان الوظيفة السياسية والادارية من الناحية الأخرى تساعد على حفظ الحياة في كثير من المدن المذابلة • فكما لاحظ فاللو في فرنسا ، اذا كانت الوظيفة السياسية في باريس متهمة بأنها افقرت حياة الأقاليم ، فانها في الحقيقة أطالت في أعمار مدن اقليمية كثيرة • وفي مصر وجد أن كون المدينة مركزا اداريا هو ضمان مؤكد لها بنمو متوسط على الأقل •

وعلى ضوء ما سبق عن الحجم والأهمية يمكن تقسيم العواصم الى فئتين : طبيعية واصطناعية ، فالأولى ما كانت مركز النواة البشرية العمرانية الحقيقية في الدولة ، ومن ثم المدينة الأولى والعاصمة التاريخية ، وهي مدينة متعددة الوظائف جدا • من الأمثلة باريس والقاهرة ولندن وبلغراد وبودابست وموسكو وكوبنهاجن ومكسيكو سيتي • وأما الاصطناعية فهي عادة العواصم الاتحادية ، وهي لذلك مدينة صغيرة أو متوسطة ، ولكن على التأكيد ليست المدينة الأولى • وهي وحيدة الوظيفة بصرامة ، مدينة سياسية صرفة ، مثل واشنطن وكانبرا وأوتوا ولاهاي و برن • ومع ذلك فهناك عدة حالات ليست بعواصم اتحادية وليست صغيرة الحجم ، ولكنها اصطناعية كعواصم ، مثل مدريد وبرلين •

وليس من الضروري مطلقا أن تكون العاصمة الطبيعية مركزية ، لا ، ولا أن تكون الاصطناعية هامشية . ولكن بينما تشارك العواصم الطبيعية بحكم الأساس الاقتصادي فيها مع بقية مدن الدولة في اتجاه النمو العام من صعود أو هبوط بحسب دورات الرخاء أو الأزمات ، فيبدو أن العواصم الاصطناعية لها إيقاع وحركة مستقلة عن الاتجاه الوطني ، تكتنز ، كنواة من الموظفين ، أثناء الأزمات الاقتصادية والمتاعب السياسية ! هكذا يجد مارك جفرسون . واشنطن فريدة ، قل ناشزا ، بين المدن الأمريكية ...

«our contrary capital, which accelerates its growth when the nation is in trouble and slows down in periods of national prosperity».

وذلك لأنها « جنة الباحثين عن الوظائف » .

هذا ، ولقد كان فاللو أول من ميز بين العواصم الطبيعية والاصطناعية . في ١٩١١ . ووضع فوست مستقلا نفس التفرقة في ١٩١٨ . ولكن سور يعتقد أن التسمية ليست موفقة تماما ، وأن الفرق ليس صارما بهذه الدرجة ، بمعنى . أن الأمر اصطلاح وفلسفة سياسية : فقد أصبح « طبيعيا » اختيار عاصمة . « اصطناعية » .

مصائر المدن السياسية

ربما لا يقارن بالمدن « الحفرية » الحربية ، من حيث العدد ، سوى . المدن « الحفرية » السياسية . فالتاريخ يسجل مثبات من المدن والعواصم الميتة ، وطريق المدول مرصع بعشرات من هياكل المدن السياسية على مختلف الدرجات والمستويات . فالمدن السياسية تقوم وتسقط لا بضوابط طبيعية دائمة في الجغرافيا البشرية والسياسية ، ولكن بحسب الأهواء والصدف التاريخية والنزوات الشخصية . وهذا يصدق بوجه خاص على . « العواصم الاصطناعية » . ويعدد برون وفاللو أمثلة من هذه الظاهرة :

• مدينة تيجرانوشيرتا Tigranocerta التي أسسها تيجران امبراطور أرمينيا القديمة ، وقره قورم عاصمة امبراطورية جنكيزخان • وكان للحكام العرب بعد الفتح عواصم بعدد الاسرات المتعاقبة •

فكيان المدن السياسية - وخاصة فى فترة صنع وتكوين الأمم وقبيل .نشأة الدولة الوطنية - كان يقوم على أساس خطر غير مضمون • فقد كان رهنا بنزوات الحكام من ناحية ، وبصراعمهم فيما بينهم من ناحية أخرى ، .وبتغيرات القوى بين الولايات والوحدات الطبيعية أو الجنسية داخل الدولة أو الامبراطورية من ناحية ثالثة • فكان الأساس والمبرر السياسى دائما أساسا محفوقا بالأخطار والتقلبات • ففى الماضى تحركت العاصمة فى مصر من طيبة (الأقصر) الى منف الى هليوبوليس الى صا الى الاسكندرية ، فكان تاريخ العاصمة مضطربا • وقد أدى تحويل العاصمة من موسكو الى سان بطرسبرج الى تغيير هائل فى أحجامها • وفيينا هى المثال الكلاسيكى الحديث ، فبعد تقليم الامبراطورية الضخمة الى دولة الجيب الالبية هوت فيينا •

وعموما فان من الممكن ان نعم بان أحجام العواصم خضعت لدرجة عالية جدا من التفاوت فى الماضى ، وأن العاصمة دخلت عصرا من الاحتكار لمركزها والطمأنينة والاستقرار مع ظهور الدولة الوطنية الحديثة •

الفصل الرابع

الوظيفة الصناعية

الصناعة والمدنية

الى أى حد تعد الصناعة خالقة للمدن ؟ الصناعة حرفة قديمة ، لكنها ظلت معظم التاريخ قليلة الأهمية وعلى نطاق متواضع جدا . وطالما كان نظام الحياة هو الكفاية الذاتية المعائلية ، كانت الصناعة بالضرورة مبعثرة مبعثرة فى الريف وفى المدن على السواء . وحتى فى العصور الوسطى كانت تهرب من المدن الى الريف للتخفف من وطأة قيود نظام الطوائف والصرف . guild system . أى كانت أساسا حرفة اما ريفية غير مدنية أو مدنية تابعة ثانوية ، أى لم تخلق مدنا مستقلة كاملة على الأرجح .

ولا شك أن بعض المدن الصناعية تماما ظهرت فى بعض الفترات والمناطق ، ولكن على نطاق بدائى محدود جدا . وصحيح ان من التجارة عنصرا صغيرا كان موجودا دائما فى القرى ، لكن السواد الأعظم من النشاط التجارى كان دائما فى المدن وخلق فى ذاته مئات المدن .

وقد اختلفت الآراء بين المؤرخين والاقتصاديين فيما اذا كانت الصناعة فى العصور الوسطى وظيفة اولية (primitive) أو ثانوية بالنسبة للتجارة . فيرى المؤرخ بيرين Pirenne أن الصناعة فى المدن الفلمنكية فى الفلاندرز نشأت كحرفة تالية مترتبة على التجارة . ولكن الاقتصادى زومبارت وان اتفق على أن الصناعة حرفة ثانوية فنيا ، الا انها لم تكن تتوقف على التجارة أو تالية لها . فهى كالتجارة خدمة مركزية من خدمات المدن لحساب الريف .

وعلى العموم ، وفى الوقت الحاضر ، قد يرى أنه اذا كانت عملية

« توزيع » الانتاج - أى التجارة - تخلق هذا العدد الهائل من المدن ،
« أخرى » بالانتاج ، نفسه - أى الصناعة - أن يخلق عددا أكبر أو مماثلا
على الأقل . لكن الواقع أن الصناعة لم تخلق من المدن الا نسبة اقل بكثير
مما خلقت التجارة . والسبب فى هذا عدة عوامل تتلخص فى أنواع الصناعة
وطبقاتها .

فمن الناحية العامة جدا ، يجب أن نميز بين صناعة المنزل وصناعة
المصنع ، فالأولى لا تخلق مدنا صناعية بالطبع ، ولكن الثانية ليس من
الضرورى دائما أن تفعل . لهذا ينبغي أن نضع تصنيفا أدق ، فنميز بين
الصناعة اليدوية والاستخراجية والتحويلية . وقد تتداخل الصناعة اليدوية
فى النوعين الأخيرين وتتقاطع معهما . ومع ذلك فهذا التصنيف يحقق غرضه .
فالصناعة اليدوية ترادف غالبا المنزلية ، أى الصناعة المبعثرة dispersed
فى الريف ، والاستخراجية تعنى غالبا الصناعة النووية المجمعة nucleated
فى الريف ، بينما التحويلية تعنى غالبا الصناعة المجمعة فى المدن .

١ - الصناعة المنزلية : فاما الصناعة اليدوية المنزلية ، فهذه كانت
أساس الصناعة قديما ، ولكنها ليست بعد من حديث الماضى تماما ، فهى
تنتشر فى مناطق كثيرة ، لا سيما المناطق الريفية المتخلفة كالشرق والشرق
الأقصى خاصة ، وبعض جيوب ريفية منعزلة فى الولايات المتحدة ، بل لاتزال
بعض جيوب هامة فى أجزاء معينة من بلجيكا مثل الفلاندرز وبرابانت حيث
تأخذ نمطا خاصا جدا . فمنذ العصور الوسطى وسكان الريف يقومون فى
منازلهم بصناعة النسيج من صوف أغنامهم لتسويقها فى المدن ، وفى عصر
السكة الحديد - مع صغر مساحة بلجيكا وشدة كثافة سكانها - فإنهم
لازالوا يسكنون فى الريف ويزرعون ، وفى نفس الوقت يسافرون يوميا
الى المدن للعمل فى المصانع ، لا سيما فى بلجيكا الوسطى فى مسابى

Hesbāye • فهذا نمط صناعى زراعى معا ، مدنى ريفى معا • وعلى العموم فكما ماتت مدن الأسواق المحلية بالمنافسة الحديثة للتجارة الكبرى ، فكذلك تنقرض الصناعة الريفية الصغيرة بإطراد على يد الصناعة الكبيرة الحديثة •

٢ - الصناعة الاستخراجية : أما عن الصناعة النووية المجمعة فى الريف ، فهى غالبا الصناعات الاستخراجية التى بطبيعتها لابد ان تتم بعيدا عن بيئة مدنية ، كصيد الأسماك وقطع الأخشاب ولكن التعدين خاصة • ومع ذلك فهذه الصناعات تخلق مدنا فى كثير من الأحيان ، وبعضها يكون كبيرا ، مثل برجن مدينة السمك ، وسكرنتون Scranton (بنسلفانيا - ١٤٠ ألفا) وتلسا مدينة البترول (١٤٠ ألفا فى ١٩٣٩) ، وجوهانسبرج مدينة الذهب (٩٦٠ ألفا) •

ولكن كل هذه شواذ • فمعظم مدن الصناعات الاستخراجية والتعدين حالات صغيرة على هوامش المعمور ، أقرب الى المعسكرات التى ينقصها كثير جدا من روح المدينة المحقة وكيانها ، ثم هى غالبا قصيرة العمر ومسالة عابرة • وكلما كانت وحدات الانتاج فيها محدودة ، كلما كان حجمها صغيرا • فمعظم مدن تعدين الفحم فى « الشمال » بفرنسا تسجل احجاما صغيرة معظمها اقل من ١٠.٠٠٠ وقليل ما يصل الى ٢٠ ألفا ، وذلك لأنه وجد أن استخراج مليون طن من الفحم يحتاج الى ٥٠٠٠ عامل تقريبا أى يمكن لنحو ٢٠.٠٠٠ نسمة • هذا بينما كلما كانت وحدات الانتاج فى مدن التعدين أكبر كلما كان عمرها أقصر •

٢ - الصناعة التحويلية : أما الصناعات التحويلية ، أخيرا ، فيمكن المقطع بأنها مدنية بالضرورة ، أى تستدعى بيئة مدنية لتقوم فيها ، وبيئة مدنية كبيرة عادة • ولكن هذا لا يعنى أنها لابد أن تخلق مدنا جديدة ، فهى (م ٨ - جغرافية المدن)

قد تخلق مدنا من لاشيء اذا كانت وحدة الانتاج ضخمة من صناعات النطاق الواسع large scale أو المصناعات الثقيلة . فمنذ الانقلاب الصناعي، أصبحت الصناعة حقيقة مدنية ضخمة ، وكثير من المصناعات مثل صهر المعادن ، لا يمكن أن نتصور قيامها خارج المدن نظرا لضخامة تنظيمها ، ومن شأنها أن تخلق مدينة جديدة أنى اقيمت . ففوة وامكانيات الصناعة التحويلية التحجيمية أعلى بكثير من طاقة الصناعة الاستخراجية . فمثلا فى اللورين. يقدر أن انتاج نصف مليون طن من الصلب يحتاج الى ١٠ آلاف عامل ، أى. يمكن لنحو ٤٠ ألف نسمة . وهكذا يمكن للصناعة التحويلية خلق مدن جديدة. كبيرة .

ولنمثل . من الأمثلة أولا « مدن الشركات » حيث تخلق الشركة الكبيرة. مدينة كاملة one-company town من المصانع والمساكن والطرق. والمواصلات. الخ . عادة فى اراض رعوية مهجورة أو رخيصة . فمثلا جارى بانديانا انشأتها شركة U.S. Steel Corporation فى ١٩٠٦ من لاشيء ، فأصبحت فى ١٩٣٠ (١٠٠) ألف ، ١٣٤ ألفا فى ١٩٥٠ . وفى البحيرات عدد من مدن الشركات مثل كاديلاك وبونتياك ولانسنيج . وبالمثل آيندوفن ، برابانت Eindhoven - مدينة فيلبس للمصنوعات الكهربائية - فهى قد بدأت كمصنع صغير فى ١٨٩١ لصناعة اللمبات ثم دخلت صناعة الراديو ونجحت ، ونمت من ٣٢ ألفا فى ١٩١٨ الى ٦٨ ألفا فى ١٩٢٨ الى ١٠٠ ألف فى ١٩٣٥ . ويمكن أن. نذكر فى ألمانيا الغربية بعد الحرب الأخيرة مدينة فولكس فاجن .

وفيما عدا مدن الشركات ، فليس هناك ميدان لدراسة المدن الجديدة. البكر التى خلقتها الصناعة أفضل من الاتحاد السوفييتى . فهنا لأول مرة. فى العالم تنعكس القيمة المدنية الكلاسيكية لكل من التجارة والصناعة . - فى فلسفة الاشتراكية كفت التجارة البحتة عن أن تكون مبرر وجود.

raison d'être للمدن بتاتا، وبدأت «تصفيتها» لتقدم خزاناً من العمل للصناعة . أما الصناعة فأصبحت خالقة للمدن الجديدة لأول مرة بصورة « مشروعة » و « كجراثومة صحية » على نطاق هائل . وربما كانت هذه الحقيقة أهم خصائص المدنية للسوفييتية . فهناك عشرات من المدن التي جاءت من الصفر في استتبس من اللامعمور شرق الأورال خاصة ، ونمت كمدين شيطانية بسرعة وصفت بأنها أكثر من « أمريكية » - سرعة العاصفة . مثلاً غوفوسبيرسك : ٥٠ آلاف في ١٨٩٧ ، ٣٠٠٠ ألف في ١٩٣٧ ، ٤٠٦ آلاف في ١٩٣٩ ، ٧٣١ ألف في ١٩٥٦ . وبالمثل ماجنيتوجورسك وستالينسك -

وهكذا اذن يمكن للصناعة التحويلية أن تخلق مدناً جديدة كبيرة . ومع ذلك فالقاعدة الاصولية الواضحة منذ الانقلاب الصناعي حتى الآن هي أنها لا تخلق مدناً جديدة بقدر ما تضخم مدناً قديمة قائمة ، أي أنها ظهرت حيث وجدت حرف مدنية أخرى هامة ، بمعنى أنها تبعت جغرافياً وظائفاً أخرى - التجارة غالباً - اتخذت لها منها نواة قديمة . صحيح ان الصناعة قد تحيي المدينة القديمة وتبعثها بدرجة تبعتها عن أصلها كثيراً ، ولكن تظل الحقيقة قائمة من ان النواة القديمة سابقة للصناعة pre-industrial .

مثال ذلك : دترويت وبيتسبرج . فديترويت بدأت كمركز لتجميع الفراء وتجارته ثم أصبحت نقطة ابتداء للتعمير ، فظلت صغيرة الحجم : في ١٨٢٠ كانت ١٤٠٠ نسمة ، ثم ٢٨٥ ألفاً في نهاية القرن ١٩ . ثم أتت صناعة السيارات ، فقفزت الى ٧٠٠ ألف في ١٩٣٠ ، وإلى ١٦٤٤ ألف في ١٩٥٠ . ومثل هذا يقال عن مدن الاتحاد السوفيتي القديمة التي نفثت فيها الصناعة النمو نفثاً . وهنا يمكننا أن نلمس فارقاً بين نمو المدن الصناعية في بريطانيا من ناحية ، والقارة (أوروبا) من ناحية أخرى . فعلى القارة كانت الموانئ الاقليمية التاريخية ذات أهمية سياسية جذبت اليها الحسرة والمواصلات ولها قوة اندفاع كبرى ، فلما أتت الصناعة الحديثة

كان لا يمكن أن تتخطاها ، فكانت الصناعة تابعة لها موقعا . أما في بريطانيا فقد بدأت الصناعة الكبرى في مواقع بكر الى حد بعيد مرتبطة بحقول الفحم .

وأحيانا تخلق الصناعة مدن الشركات كجزء من مدينة قديمة سابقة ، مثل كروبشتات ، زيمنزشتات Kruppstadt ، Siemensstadt في المانيا ، ومدينة مصانع الكاوتشوك ميشلان Michelin في كليرمون فران ١٥ الفا ، ومدينة رينو ٢٢ الفا وستروين وغيرها من مصانع السيارات في باريس . ويعبر داريل ديفيز عن هذا كله في صورة شيقة فيقول : quite frequently the large city of the present is the Cindrella whose god-mother is industry, a metamorphosed older commercial center.»

الخلاصة اذن أن الصناعة عامة ليست في أصلها خلاقة للمدن دائما - حتى في يومنا هذا . ومع ذلك فدورها المدنى هام جدا . فكل المدن النامية الآن أو التي نمت نموا هائلا في الفترة الحديثة هي المدن التي كانت التنمية الصناعية فيها أعلى ما تكون ، بينما يمكن دائما أن نفترض بدون خطر كبير أن المدن المتوقفة هي تلك التي لم تدخلها الصناعة الحديثة تقريبا . مثلا في الولايات المتحدة : في ١٩٢٩ في ربع المدن حجم + ١٠ آلاف كان + ٥٠ ٪ من المشتغلين فيها يعملون في الصناعة . وكما يذكر جيبست وهالبرت ظل نمو سكان المدن يتبع عن كثب نمو عدد المشتغلين بالصناعة لفترة طويلة . فبين ١٩٠٠ ، ١٩١٠ كان معدل زيادة سكان المدن ٣٨ر٨ ٪ ، وفي نفس الفترة تقريبا ١٨٩٩ - ١٩٠٩ كان معدل زيادة عمال الصناعة ٤٠ر٤ ٪ وفي العقد التالى كان المعدلان ٢٨ر٨ ، ٣٦ر١ على الترتيب . كل هذا يؤكد أن الدور الحاسم في حركة التمددين والمدنية العامة الحديثة كان للوظيفة الصناعية قطعا . ولا يقل عن هذا الدور المباشر ، الدور المدنى غير المباشر

للصناعة • فالصناعة كالجراثومة التي خلقت وسائل المواصلات الحديثة ورفعت وسائل الانتاج والزراعة عامة • الخ ، هي التي جعلت الحرف غير الصناعية تمكن لنسب اكبر من حياة المدن •

وأما من حيث المستقبل فيميل بعض خبراء التخطيط الاقليمي الآن الى أن ننقل كل الصناعة تقريبا في الريف المكشوف تماما • وقد يصبح من المألوف في نحو جيل أن تجد كل أنواع الصناعة المضخمة في خلاء الريف تماما ، أو تحيط بها الغابات أو الحدائق • وذلك على أساس وصل هذه المدن الصناعية المنقولة بالمدينة الأم بطرق شريانية هائلة من النقل المباشر « الطوالى » • وقد يخلق هذا نمطا جديدا تماما من السكنى والمدنية •

تطور الصناعة

تطورت الوظيفة الصناعية على العصور تطورا هاما اثر على مدى ارتباطها بظاهرة المدنية • فبعض أطوارها أكثر ارتباطا بالمدن وخلق لها من البعض الآخر • ولذلك يهمننا ان ندرس هذا التطور من وجهة نظر امكانياته المدنية • فعلى أساس التكنولوجيا بمحاولاتها من مادة خام وقوة محرك ، يمكننا ان نميز مع باتريك جديز ولويس ممفورد Patrick Geddes and Lewis Mumford بين ثلاثة أطوار : الايوتكنى ، المباليو تكنى ، النيوتكنى •

١ - الايوتكنى eotechnic • أو فجر الفنون الصناعية ، ويمثل اقتصادا اعتمد على تسخير الرياح والهواء والاششاب كقوة محرك ، كما كان الخشب هو المادة الخام الرئيسية للبناء بجانب كونها وقودا • وتحتل هذه المرحلة الجزء الاعظم من تاريخ البشرية ، فقد ظلت حتى القرن ١٨ • وهذا النوع من الصناعة هو الذى نقصده حين نقول ان الصناعة تختلف عن التجارة في انها ليست مدنية فى أصلها • فالواقع أن الصناعة الايوتكنية

ليست مدنية بالضرورة ، بل كانت عملية بسيطة تمارس فى القرى • ولقد كان المغزل اليدوى ظاهرة هامة فى كل قرى أوربا حتى قبل الانقلاب الصناعى ، بل ولازال حتى اليوم فى كثير من جهات الشرق وخاصة الشرق الاقصى حيث لا تزال نسبة كبيرة من الآلات والأدوات تصنع موضعيا ولا زالت تكافح ضد الصناعة الحديثة • وعلى هذا فان الصناعة الايوتكنية ليست عاملا هاما فى خلق ونشر المدن ، ومن هنا كانت الفكرة التقليدية التاريخية عن المدينة انها مركز تجارى قبل كل شىء ، وقبل أن يكون صناعيا •

٢ - الباليوتكنى palaeotechnic • هو اقتصاد الفحم والحديد ، ظهر مع الانقلاب الصناعى فى القرن ١٨ وبدأ يزيغ الاقتصاد الايوتكنى وأصبح يسود الحضارة الصناعية منذ ١٨٥٠ حتى ١٨٩٠ • وأهم مظاهره التكنولوجية الآلة البخارية والسكك الحديدية • وكانت الاخيرة عامل تركيز مدنى عارم ، فأتت الى أعظم تضخم وانتشار للمدن الصناعية megalopolis ، والى كل محمولات هذا التركيز من مساوئ وشورر طبيعية واجتماعية • ويكفى للدلالة على هذا أسماء الكناية الساخرة الآتية :

Coketown, Slumdom, Black Valley, Steelton, Smokeville .

وقد أدى انتشار هذه الصناعة الباليوتكنية التركيزية الى واد الصناعة الصغيرة الايوتكنية فى قراها أو مدنها الصغيرة المتعددة بشكل يشبه عملية « خف الذرة » • على أن قاعدة التركيز الشديد لم تعدم بعض الشذوذ ، فعلى الرغم من احياء التكنولوجيا المطرد الى التركيز المتزايد ، فكثيرا ما كانت الصناعة الباليوتكنية تنتثر وتتبعثر فى الريف كى تفيد من انخفاض قيمة اراضى البناء ورخص الايدى العاملة ووفرتها ، مما كان يقلل الامكانيات المدنية لها نسبيا •

٣ - النيوتكنى neotechnic بدأ هذا الطور ينبثق ويبرز فى الثمانينات

من القرن الماضى ، وأساسه الكهرباء والمعادن الخفيفة والنادرة كالألومنيوم (البوكسيت) والنحاس والتنجستن ، ومن أسسه التقطير الاتلافي للفحم desructive distillation وآلة الاحتراق الداخلى - أى السيارة أساسا .
مع هذه التكنولوجيا الجديدة ظهرت اتجاهات مضادة للتركيز الباليوتكنى .
فان امكانيات نقل التيار طويلا ورخيصا ألغى توا البرر للمساوىء العديدة المترتبة على التركيز الشديد ، وبدأت عملية تشتيت dispersal للصناعة وامكن تصنيع الريف .

وهنا يبرز الفارق المدنى بين أثر كل من الفحم والكهرباء . فالفحم خلق عشرات من المدن الجديدة الضخمة ، أما الكهرباء فنظرا لامكان نقل التيار مسافات بعيدة الى أى مكان مطلوب ، وهو عادة مدينة قائمة من قبل ، فانها حتى فى البلاد التى تولد الكهرباء من الفحم لم تساعد على تشتيت الصناعة القديمة فقط وانما كذلك لم تخلق مدنا جديدة عادة .
ومع ذلك فيبدو أن أثر الكهرباء هو كآثر السيارة متأرجع polyvalent ، فقد مكنت الكهرباء من تضخم الصناعة فى مراكز بعيدة عن الفحم ، مثل تدفق الصناعات وهجرتها الى لندن وباريس . ولهذا يبدو أن أثر الكهرباء هو أنها حررت الانسان من التركيز حيث تريد الجيولوجيا - الفحم - لا حيث يريد هو ، فانها لم تمنع التركيز حيث يريد الانسان .

هذا هو تطور الصناعة من حيث التكنولوجيا ، وسلاحظ فيه ان ظهور مرحلة جديدة ليس معناه انتهاء واختفاء المرحلة السابقة تماما ، بل كثيرا ما يتعاصران ليتصارعا . كما يلاحظ أن هذا التطور يمثل نمودجا لعملية الانتشار الحضارى . فبينما كان العالم كله يغطى بطبقة أولية واحدة هى الفن الايوتكنى ، ظهر فى نقطة واحدة من العالم الفن الباليوتكنى ثم النيوتكنى ، وانتشرا كطبقتين على الطبقة العالمية الأولية الى اجزاء

أخرى من العالم عن طريق الاحتكاك الحضارى وبشكل يخضع فى تصويره
لنظرية « الطبقات والمناطق » .

أنواع الصناعة

تنقسم الصناعة الى قسمين رئيسيين ، الاستخراجية extractive
والتحويلية transformative . وكلاهما يرتبط بالمدن ، الا أن من
الصعب تحديد علاقة خاصة لكل منهما بها . ولكن هذا يصبح ممكنا اذا
صنفنا الصناعة الى أنواعها الأربعة المتباينة ، البدائية primitive ،
والبسيطة simple ، وصناعة المجتمع community ، والصناعية
المركبة complex .

الصناعة البدائية

تقوم على اليد وقوة الحيوان أو قوة بسيطة أخرى . وتقتصر غالبا
على المنازل ولذا تسمى الصناعات المنزلية home industries كالطحن
واللعب والمخرمات أو الغزل أو الأطعمة وهى عالية فى توزيعها ، ولكنها
تقل أهمية كلما ارتفعت الحضارة حتى تكاد تختفى فى المجتمعات الحديثة .
والمهم أن هذه الصناعات ليست مدنية ولا مصنعية بالضرورة . وتوزيع
هذه الصناعة يرتبط بمناطق الحضارات البدائية والمنخفضة فى كل أجزاء
العالم ، فنجدته يصل الى قمته عند جماعات مثل الاستراليين الاصليين ، كما
نجد فى جهات مثل وسط آسيا نفسها أن الصناعة تقتصر على هذا النوع
البدائى ، وليس هذا فى القرى فقط بل حتى فى المدن يمارسون الغزل
اليدوى وصنع السجاد واللباد والنسيج فى المنازل . . الخ . وكلما ارتفع
المستوى الحضارى قلت هذه الصناعة حتى تختفى فى اقليم غرب أوريسا
وشمال الولايات المتحدة . أى أن هذا التوزيع عكس الصناعة المركبة
تماما .

الصناعات البسيطة

يقصد بها أن تقلل وزن أو حجم الخامات أو أن تمكن من حفظها أو نقلها . وهى غالبا تجهز المنتجات لتستعمل فى صناعات أخرى هى التى تشكلها بشكلها النهائى القابل لاستعمال المستهلك ، كما أنها عادة لا تحتاج الى خامات أخرى أثناء اعدادها . وأخيرا تمتاز بأنها صناعات تقوم قريبا من ، أو فى نفس ، مناطق انتاج الخام ، بلا حاجة الى نقل . ولا يشذ عن ذلك سوى المعادن الغفل التى تنتقل الى الفحم كالحديد ، وكالبتروول ، والجلود التى يمكن أن تحفظ طويلا ولا تفقد بعد تصنيعها كثيرا من وزنها .

أما عن خطوطها ، فإن منها طحن الغلال ، قطع الأخشاب ، وصنع لب الورق ، صهر المعادن الغفل ، طحن وحرق الجبس والاسمنت ، تعليب الفواكه والخضر والأسماك فى المصانع ، ذبح وتعليب اللحوم ، دبغ الجلود ، حلج القطن واستخراج زيت البذرة . أى أنها تشمل معظم الصناعات الزراعية . وواضح أن بعض هذه الصناعات يحتم بيئة مدنية ، بينما يمكن للبعض الآخر أن تقوم فى الريف بلا دعوة الى ظهور المدن .

ومن بين السابقة ينبغى أن نميز مجموعة ثانوية خاصة بالموانى تقوم فيها بحكم موقعها الساحلى : هذه هى « صناعات الموانى port industries » . وهى صناعات بسيطة وعامة تعتمد على قدر من تصنيع وتنقية الخامات والمواد الغذائية المستوردة . ومن أشهرها طحن الدقيق سواء فى موانى التصدير أو الاستيراد ، وتركيز الغذائية ، وعصر بذر الكتان oil-seed وتكرير الزيوت النباتية وصناعة السمن النباتى ، كما فى هل والمرزى سيد وروتردام وهمبورج وكوبنهاغن ومرسيليا . ويرتبط بهذه الصناعات صناعة المورنيش والدهون والبويات ، كما فى هل ولندن

والمرزى سيد والتاين سيد . وهناك كذلك نشر الخشب ودبغ الجلود التى لا يريدھا المستهلك خاما بل يحتاج اليھا « نقيه » .

وهناك ما يسمى « حاصلات المستعمرات colonial products » كتكرير السكر الخام فى برستول وجرينوك سابقا ، وحاليا فى لندن وليفربول ونانت ونيويورك وبوسطن ونيواورليانز وسان فرانسيسكو . وكصناعة الشيكولاته والسجاير المعروفة فى كثير من موانى غرب أوربا . وكثير من الصناعات الهندسية المعتمدة على مواد مستوردة يقوم فى الموانى ، لا سيما جميع أجزاء السيارات . فمثلا انشأت الشركات الأمريكية لها فروع جميع فى موانى أوربية مثل كورك وانفريس وامستردام وكوبنهاجن ، بينما انشأت الشركات الانجليزية فى موانى الكومونولث مثل مدراس ودربان وكيب تون وايست لندن وبورث اليزابيث . كذلك ينبغى أن تضاف الى صناعات الموانى « صناعات النساء » أى تلك التى تحتاج الى عمل أنثوى خاصة . وفى الموانى يعمل الرجال فى الشحن والأرصفة ، فيوجد فائض من العمل الأنثوى يجتذب اليه صناعات النسيج والملابس كما فى ميدلزبره . وأحيانا يكون تدفق الهجرة على الموانى هو السبب فى قيام صناعة الملابس كما فى نيويورك .

أما توزيع الصناعة البسيطة فاننا نجدها تزداد باطراد كلما ابتعدنا عن مناطق الصناعة المركبة . وفى أمريكا الشمالية تقل نسبة المشتغلين بها فى جنوب نيوانجلند وجنوب هضبة البحيرات ، بينما يرتفع الى الشمال من ذلك ، وفى الجنوب وفى الغرب وخاصة الشمال الغربى . وفى أوربا ترتفع النسبة قليلا فى انجلترا وبلجيكا والمانيا لوجود الفحم والحديد والسمك فيها . وفى خارج هاتين القارتين ترتفع نسبة المشتغلين بالصناعة البسيطة .

بل انه فى المناطق الحديثة التحضر والتصنيع تكاد تقتصر كل مظاهر التصنيع على الصناعة البسيطة — كنسيج القطنيات الرديئة فى الهند بأردا وأبسط الطرق الحديثة ، كما فى البرازيل وفنزويلا وجاوه ومعظم أجزاء افريقيا حيث تتمثل كل ما تملكه من قليل الصناعة فى أبسط مظاهر ومراحل الصناعة : كاستخراج الزيت من نخيل الزيت أو الجوز ، وصناعة السكر الخام ، وتقشير الفول ، وتدخين البن والكافور والمطاط . وبعض الصناعات البسيطة يتبع فى توزيعه توزيع السكان عامة ، مثل طحن الغلال ، ولو أن الأنواع الأرقى من هذه الصناعة تمتاز بنسبة عالية جدا من استخدام الآلة وتظهر درجة عالية من التركيز والتوطن ، كما فى منيابوليس وكانساس سیتی ووتشيتا وأوماها وبفلو ، وبودابشت ومرسيليا والهافر .

صناعات المجتمع

هى نوع خاص من الصناعات البسيطة ، ويمكن أن نسميها صناعات الخدمات service ind. لأنها هى التى يحتاج اليها المجتمع محليا لكى يمكنه أن يقوم بوظائفه ويشبع استهلاكه اليومي . وهى ترتبط فى أهميتها بمستوى الحضارة ، فكلما ارتفع كلما زادت حاجة المجتمع الى الخدمات الصناعية مثل آلات الطبع والمخابز والتلج والغاز والتخمين والكهرباء والتليفون وورش اصلاح السيارات والقطارات والمجاراجات والتجارة والسمكرة والبناء والنقل . ولا تحتاج كل مدينة صغيرة الى كل هذه الخدمات ، ولكن أى مدينة هامة لا تستغنى عنها حتى يمكن أن تقوم بوظائفها الأولية .

والواقع أن هذه المجموعة تسمى أحيانا — وبوجه حق — صناعات المدن urban industries . ومعظمها يحتاج الى خامات ووقود

محدود الحجم والوزن ، والى عنصر العمل بدرجة أقوى . وهى لهذا يتحدد موقعها محليا . ولذلك فان اهم ما يلاحظ على توزيعها هو التجانس الواضح فى داخل الاطار الحضارى الواحد . ولا ننس شعبية خاصة من صناعات المدن هى « صناعات العواصم » كالصناعات « الثقافية » والحضارية : الطباعة ، الأزياء ، الفنون ... الخ .

الصناعة المركبة

هذه هى الصناعة الحقة ، وهى مرتبطة أشد الارتباط بالمدن . والصناعات المركبة ليست مركبة فقط من حيث طرق انتاجها ، بل ومن حيث طرق توزيعها . وأهم خصائصها انها تحتاج الى آلات معقدة مركبة ، وأن أكثر من مادة خام واحدة تدخل فى انتاجها ، وأن الغرض منها ليس المساعدة على الحفظ أو تسهيل النقل وإنما اعدادها لاستعمال خاص ، وانها تعد غالبا بحيث تصلح لاستعمال المستهلك الأخير وليست واسطة لعملية صناعية لاحقة ، وانها لا تنتج للاستهلاك المحلى فقط ولكن أيضا للتسويق الخارجى البعيد . ومن امثلتها الآلات المعقدة والسيارات والساعات والكيمائيات والنسيج ، كما تشمل « صناعة المصانع » . ويلاحظ أن أبسط وأحط مراحل الصناعة المركبة هى صناعة الغزل والنسيج لأنها اذا بدئت مرة بالمغازل والأنوال فانها تستمر دون حاجة الى أكثر من الصيانة العادية .

وتوزيع الصناعة المركبة يختلف عن أنواع الصناعة الأخرى فى أنه أقلها انتشارا وأكثرها تخصصا وتأقلا . والسبب فى هذا أنها هى قمة الصناعة الحقة ، ولذا تصر على مجموعة ظروف مثالية خاصة لا تجتمع الا فى حالات محلية للغاية . ففي امريكا تقتصر على أقصى الشمال الشرقى ، وفى أوروبا تقتصر على الشمال الغربى ، حتى انه فى جنوب فرنسا ،

وايطاليا خارج هذين النطاقين يقتصر وجود الصناعة المركبة على نقط متفرقة ، مثل مدن النصف الجنوبي فى استراليا وسنتياجو وبوينس آيريس ومنتفديو وساوباولو وريو دى جانيرو . وحتى فى هذه الحالات قد نجد أنها فروع لشركات النطاقين الرئيسيين السابقين ، كما قد لا نجد الا اخط أو أبسط مظاهر الصناعة المركبة مثل المغزل والنسيج خاصة .

والواقع أن هذا يمثل لنا قانونا هاما من قوانين الانتشار فى الصناعة : فانه كلما بسطت صناعة ما الى مجرد روتين ، كلما مالت الى أن تنتشر بالتدرج الى مناطق أقل مثالية وتخصصا فى ظروفها المختلفة . وهذا يفسر تحرك صناعة القطن خاصة الى « الجنوب » الأمريكى ، والى اليابان والهند والمكسيك والبرازيل ومصر .

فالصناعة المركبة اذن مركزة بشدة فى مناطق معينة محدودة ، وبصورة أشد فى مدن معدودة . فهى صناعة مدنية بالضرورة ، وتخلق لنا مجموعة « المدن الصناعية industrial cities » التى تختلف تماما عن « صناعات المدن » العامة المبعثرة الواسعة الانتشار . وتنفرد بعض الموانى ذات الصناعات المركبة بأنواع خاصة منها ترتبط بموقعها الساحلى . ومن هنا تنشأ مجموعة داخلية من المدن الصناعية هى « الموانى الصناعية » ، وهى الأخرى تختلف تماما عن « صناعات الموانى » العامة .

من أبرز أمثلتها بناء السفن ، فهى بالضرورة صناعة ساحلية مينائية ، وهى تنتشر فى كثير من الموانى ولكنها لا تصل الى درجة الميناء الصناعية الثقيلة الا فى حالات محدودة نوعا من أهمها الكلايدسيد ثم التاين سيد والوير والتيز Tees وبلفاست ؛ وفى الولايات المتحدة سسباروز بوينت Sparrows Point ونيو بورت نيوز وتشستر ؛ وسان نازيز فى فرنسا ؛

وروتردام وامستردام فى هولنده ، وجنوب فى ايطاليا ، وكوبى فى اليابان .
ويلاحظ فى بريطانيا وفرنسا واسبانيا والولايات المتحدة أن أعظم الموانئ
ليست أعظم مراكز بناء السفن ، وذلك لوفرة المواضع الصالحة على
السواحل . أما فى هولنده والنرويج والسويد والدنمرك وألمانيا وبولنده
وايطاليا واليابان فالعكس صحيح .

وهناك غير بناء السفن صناعة تكثير البترول وهى مينائية جدا
سواء عند المصدر أو المستورد . كما فى الكاريبى والخليج العربى من ناحية
وغرب أوربا من ناحية أخرى . كذلك تمتاز الموانئ بصناعة الحديد والصلب
لأنها عادة تجد نقضا محليا فى أحد العنصرين الفحم أو الحديد ، فيلقى
الاستيراد بالصناعة على السواحل . والحديد خاصة يستورد بدرجة
أوضح كما فى غرب أوربا ، وكما فى Port Kemba فى نيو سوث ويلز
باستراليا ، وياواتا فى اليابان . وبالمثل تمتاز الموانئ بصناعات الأسمنت
والخصبات والكيماويات لأن معظمها لثقله وضرورة استيراده يعتبر « صناعة
أرصفة dockside industry » .

مدن التعدين

ربما كانت بيئة المدينة التعدينية من أقوى أنماط البيئات المدنية وضوحا
وتفردا . فلها خصائصها القوية التى تجعلها تؤلف عائلة من المدن شديدة
التشابه فى خصائصها البشرية مهما تعددت بيئاتها الطبيعية واختلفت .
فهى مدن « جيولوجية » مباشرة ، أى فى مبرر وجودها . فمثلا وكما يقول
تيلور « إنما الذهب حيث تجده » . ولذا فمدن التعدين أشد المدن استقلالا
عن ضوابط الموقع المألوف ، بل هى تعارضها غالبا . فهى عادة لا تظهر الا
على أطراف المعمور وفى نهاية العالم . والسبب أن معظم المعادن إنما توجد
فى طبقات القشرة القديمة الصخور ، وعادة فى المناطق الجبلية حيث

البيروزيات outcrops أقرب الى السطح والى المعدن - أما مناطق تكاثف السكان حيث التربة سحيقة أو الغابات فسيحة ، فهي بعينها المناطق التى لا يسهل الكشف عن المعادن فيها . وفى العادة تقع مدن التعدين موقعا سيئا جدا بالنسبة لموارد الغذاء والماء والأخشاب ، والمواصلات شاقة والمناجم سحيقة البعد عن أقرب مركز للسكنى . ولذا فهي مخلوقات اصطناعية تقوم فى عالم من الوحدة والعزلة على أساس من الهجرة الكاملة ، وكثير منها لا ينشأ لهذا الا كمدن شركات ..

ولكن من الناحية الأخرى تختلف مدن المعادن اللافلزية - كالصخر والبترو - من حيث جيولوجيتها . فهذه غالبا فى تكاوين أحدث ، وفى كثير من الأحيان فى مناطق زراعية . فهذا النوع من التعدين ان قام فى وسط المعمور الهى دائما تبدو مدنا مزروعة زراعا او « مدنا شيطانية mushroom cities » ، تتناثر تماما مع الوسط البشرى الذى تقوم فيه وتستمد سكانها غالبا من مصادر بعيدة أيضا ، فتصبح جزيرة من الغرباء - فى فرنسا من الأجانب خاصة البولنديين والايطاليين - مما يخلق هوة اجتماعية سحيقة تفصلها عن ريفها .

ومدن التعدين هى أكبر مثال للمدن الشيطانية التى تخلق فجأة ما بين يوم وليلة . فمدن المعادن النفيسة كالذهب والماس تولد عند أدنى إشاعة ، فتتدافع حينئذ تيارات المغامرين والمضاربين الى أقصى وأقصى البيئات ، وتبرز مدن مؤقتة كاملة من أكواخ الصفيف والخشب والمكرتون Hessian shacks, Nissen huts , corrugated cardboard . ولكن

لا تقل نشأة مدن البترول عن ذلك تلهفا وتهافتا ، اذ تتفشى مدن الخيام tent cities وتمج أبراج الآبار derricks كالمطشوح الباطنية .

قازا ما نجح المنجم انفجرت المدينة فى نوبة رخاء محمومة فتننو نموا مذهلا فى معدله وسرعته « boom town » .

وبعد هذه النشأة الشاذة ، ينتظر المدينة نمو لا يقل شذوذاً وغرابة .
فأمامها فى الغالب حجم صغير تحققه ، فان معظم مدن التعدين مدن قزمية ، لا تزيد عن بضعة آلاف الا فى النادر . وبعد هذا فليس أمامها فى الغالب الا أمل حياة قصير يتناسب مع قيمة المعرق أو الارساب ، وينتهى بنفاده ، وكلما اشتدت سرعة الاستخراج والتعدين ، كلما قصر عمر المدينة المنتظر .
وهكذا ، بقدر ما كانت النشأة فجائية سريعة ، بقدر ما تكون النهاية فجائية سريعة ، فتنحول المدن الشيطانية الى « مدن الأشباح ghost towns » . فمدن التعدين بين المدن ، كالنيازك أو الشهب بين الأجرام السماوية : ضئيلة الجرم ، تلمع فجأة لتخبو مباشرة . وكثير من مناطق التعدين تعد الآن بمثابة « جبانات من المدن cimetièrre des villes » .
وإذا كانت فى مناطق زراعية فإنها عند نشأتها تأخذ الأرض من الزراعة والفلاحين ، ولكن عند انقراضها لا تعود الزراعة ولا الفلاحون بعد أن حولها التعدين الى جيوب مهجورة وتربة فاسدة .

هذا المنحنى المضغوط compressed وهذه الدورة المنقوصة syncopated هى فى الواقع من خصائص مدن الاستخراج بوجه عام ، فهى تتكرر فى مدن قطع الأخشاب lumbering cities التى تبدأ فى الغابة كمدينة ناجحة ، وبانتهاء عملية القطع تتحول الى مدينة أشباح مقفرة ، وتمثل نوعاً من المدن المرحل المهاجرة .

ويمكن أن نتتبع هذا كله فى الأمثلة الآتية . فى تاريخ الذهب فى الاسكا :
فى ١٨٩٦ انشئت داوسون سیتی Dawson City فى بدء نوبة الذهب فى كلونديك ، وفى ٣ سنوات كانت مدينة حجمها ٢٥ ألفاً . ولكن فى ١٩١٣ مع

استهلاك الحقول جزئيا . كانت قد انكسرت الى ٢٠٠٠ فقط . كذلك مع تدفق الباحثين نشأت مدينة Skagway عند نقطة بدء الرحلة الطويلة الى منطقة كلونديك وامتدت اليها السكة الحديدية ، اى أصبحت بوابة المرور الى ارض الذهب ، فتمت حتى قدرت بين ١٥ ، ٣٠ ألفا فى ١٨٩٨ . ولكن مع استهلاك الرصيد السريع تحول الباحثون الى منطقة أخرى Nome ، فاضمحلت سكاجواي بسرعة ، ففي ١٩٠٠ كان عدد السكان ٣ الاف ، وفى ١٩١٠ نحو ٨٧٠ ، والآن اقل من ٥٠٠ . اما المركز الجديد نوم فبعد أن قفن من لاشيء الى ١٢ ألفا فى ١٩٠٠ ، هبط الى ٨٥٣ فى ١٩٢٠ .

هذا فى الاسكا . وبالمثل كانت قصة كاليفورنيا والغرب الأقصى Far West من قبل فى منتصف القرن ١٩ . فهناك عشرات من مدن الذهب فى كلورادو ونيفادا التى برزت حيننا والآن قد انحدرت أو انقرضت تماما . فاكتشاف عرق الفضة Comstock فى نيفادا خلق مدينة فرجينيا سيتى ولكن استهلاكه سبب اندثارها السريع . ويصف ويفسر مدينتين من مدن التعدين « الميكروسكوبية » فى نيفادا - Silver Peak ، Blair - شرق وادى يوزميت . حيث عاشت الاولى من ١٩٠٧ الى ١٩١٥ ثم اندثرت مع انتهاء عرق الفضة . وهنا نقل كل ما يمكن نقله من المدينة المهجورة بما فى ذلك قضبان السكة الحديد !

وبالمثل فى مدن الزيت . ففي بدء تاريخ الزيت فى الولايات المتحدة الى الستينات من القرن الماضى ، خلق الزيت فى بنسلفانيا مدينة مثل Pithole City بلغت ١٥ ألفا فى ١٨٦٠ ، ولكن مع نزوب الحقل أصبحت المدينة اليوم مجرد ذكرى . وكثير من مدن الزيت يتحول بعد نزوبه الى مراكز لتكرير الزيت المستورد . وبالمثل مدن الحديد . فمدينة هيبينج Hibbing « عاصمة الحديد فى العالم » وقلب أعظم حقوله - (م ٩ - جغرافية المدن)

سأبى فى منسوتا - بعد أن نمت بسرعة من ١٠٨٥ نسمة فى ١٨٩٥ ، إلى ٢٤٨١ فى ١٩٠٠ ، إلى ٨٨٣٢ فى ١٩١٠ ، إلى ١٥٠٨٩ فى ١٩٢٠ ، إلى ١٥٦٦٦ فى ١٩٣٠ ، أخذت تتباطأ أخيرا ، ١.٦٣٨٥ فى ١٩٤٠ ، وبعدها لم ينتظر لها الا التناقص ، ومستقبلها الآن لا يبشر كثيرا .

ومع هذا كله ، فهناك بعض حالات يمكن أن تحقق فيها مدينة التعدين حجما أكبر وكيانا أثبت . فمدينة الرصاص - الزنك بروكن هل فى أستراليا وصلت فى حوالى ١٩١٤ إلى ٣٦ ألفا ، ولو أنها هبطت بعد ذلك إلى ٢٧ ألفا بين ١٩٢٥ ، ١٩٣٥ . وإلى أقل من هذا بعد ذلك . ومدينة الماس كمبرلى فى جنوب افريقيا بلغت ٥٠ ألفا فى الثلاثينات . وأعظم من ذلك جدا جوهانسبرج التى نجحت نجاحا ضخما : من أكواخ طينية فى ١٨٨٤ إلى مدينة عددها ١٥٩ ألفا فى ١٩٠٤ إلى ٨٨٤ ألفا اليوم ! كذلك سان فرانسيسكو كانت ميناء ضئيلة لرعاة البقر فى وادى كاليفورنيا حين كشف الذهب فى سيرانيفاذا فى ١٨٤٨ ، وفى سنة واحدة نمت قرية عددها ألف نسمة إلى مدينة حجمها ١٥ ألفا . وهناك تلسا من مدن الزيت . ويمكن بوجه عام أن نقول أن تعدين الفحم يخلق مدنا أكثر ثباتا واستقرارا . وحجما من غيره من أنواع التعدين .

هذه هى مدن التعدين من حيث النشأة والتطور . أما من حيث التركيب ، فهى فى مراحلها التجريبية الأولى أبعد ما تكون عن الاستقرار ، وتمثل مجتمعا غربيا شادا فى مسكن مؤقت أشبه بالمعسكر الخيام منه . بالحلة الناضجة . فهى تتألف أساسا من الذكور فقط ، ومن الذكور الشبان بنسبة غير عادية - كما يتضح فى تاريخ هيبنج . ويصحب نشأة المدينة غلاء . شنيع فى تكاليف المعيشة والأسعار . ولكن مع توطد المدينة وتدعيمها بالنجاح ، تبدأ أعراض عدم الاستقرار والتوازن تتلاشى تدريجيا ، ويتجه تركيب السكان نحو التوازن .

وفى مدن الفحم خاصة تتبلور مظاهر النضج المدنى ، وتأخذ الأسرة .
التعدينية نمطا وراثيا من الآباء الى الأبناء يدور حول المنجم . فهناك ميل
الى وراثة الحرفة يشبه ما فى مدن صيد الأسماك . ولكن على العكس من
هذه ، يمتاز التركيب الاجتماعى لمدينة التعدين بالتفاوت الشديد بين
مستوى العمال وأصحاب المناجم . ويبرز هذا فى التركيب العمرانى
للمدينة كما فى جوهانسبرج مثلا حيث يرتبط هذا الفارق بالفارق الجنسى
بين الأوربيين والافريقيين . وهكذا يبدو أن المدينة التعدينية ، رغم أنها
أساس الحضارة المدنية الى حد بعيد ، تعيش على هامش حياة المدن الحقيقية .
الكاملة .

تركيب الصناعة الحديثة

التخصص

تميل الصناعة الحديثة الى التخصص بحسب السلعة أو الانتاج . .
فكثير من المدن الصناعية تنصرف الى صناعة سلعة واحدة monofacture
أو monoindustrial . وقد يكون هذا التخصص ضرورة لا مفر منها فى
حالة الصناعات الاستخراجية خاصة . فهناك مدن التعدين mining towns
وذلك كمدن الفحم فى جنوب ويلز . جـارو Jarrow ، ومدن الحديد
جليفارا وكيرونا ، ومدن النيكل فى الكتلة الكندية مثل صـدبرى Sudbury
ومدن البترول ، باكو ، جمسة والغردقة ، ومدن الذهب كالجورلى ، كولجاردى
جوهانسبرج ، كلونديك . . وهناك مدن الخشب lumber city فى اسكندناوة .
وكندا .

ولا تعدم الصناعة التحويلية نسبة من هذا التخصص ، وقد يرجع
هذا التخصص الى وفرة خامة معينة أو عمل ذى خبرة معينة أو الى مناخ
معين . فنجد شيفيلد تتخصص فى الأسلحة القاطعة . وبالمثل اسن . .

وبرمنجهام فى الآلات Brummagem ware والصوفيات فى يوركشير
والقطنيات فى لانكشير ، والخزفيات فى المدن الخمس Five Towns
حول ستوك اون ترنت ، والسيارات فى كفتري وداجنام Dagenham ،
والقفازات فى جلفرزفل Gloversville ، والأحذية فى ليموج .

والأمثلة عديدة ، ويكفى أن نشير الى أن كثيرا من المدن فى العالم تشتهر
بسلعة معينة سائدة : أكرن Akron « عاصمة المطاط فى العالم » ديترويت
عاصمة العالم فى السيارات ، الحرير فى ليون ، والجمعة فى ميونيخ ،
والأسلحة فى لى كريسو Le Creusot ، والأحذية فى بوسطن وفى بيرماسنس
Pirmasens ، والجوارب فى فيلادلفيا ، والأجهزة والآلات الدقيقة فى بينا ،
والصينى فى مدن سكسونيا ، وهناك بتسبرج فى الآلات الحديدية ، وبرمنجهام
(الباما) « بتسبرج الجنوب » . ومدن المذبح شهيرة بالأحذية مثل شيكاغو
وملووكى وسانت لويس .

ولا يمكن التعميم بأن تخصص المدن الكامل فى صناعة معينة هو من
خصائص البلاد الصناعية القديمة الناضجة ، فكثير من البلاد المصنعة حديثا
تبدأ صناعاتها فى تخصص شديد مثل المحلة الكبرى وكفر الدوار (= المحلة
الصغرى) فى مصر ، ومدن صناعة الجوت فى الهند ، وصناعة الصلب والحديد
فى جمشيدبور Jamshedpur فى الهند أيضا .

على أن التخصص وإن كانت له مبرراته وفوائده التى تشمل
« وفورات التركيز economies of concentration » ، إلا أن له مضاره .
فكلما زاد تخصص المدينة فى صناعة واحدة ، كلما مثلت « بيئة مغلقة »
تدور فى حلقة مفرغة ، ويسير فيها نمط الحياة على وتيرة متوارثة تقليدية ،
وتقل فيها الفرص والامكانيات أمام أبنائها ، وتتحدد آفاقهم وخبرتهم
، وأفكارهم ، بينما إذا تنوعت الصناعات وتعددت انفسحت المجالات

امام الشبان careers . ومن ناحية أخرى يهوى اقتصاد المدينة وينهمار في حالة الأزمات لأنه معوج ذو جانب واحد Iop-sided ، فتلفظ الصناعة الزائد من العمل وتستشرى البطالة . ولما كان نشاط الحرف التابعة ancillary في المدينة يتوقف تماما على حيوية الصناعة المتخصصة الأولية ، فان هذه حين تغرق تجر معها الأولى الى الهاوية . فتتحول المنطقة الى « منطقة مازومة depressed area » كما عرفت انجلترا : مثلا جارو ، ومدن جنوب ويلز ، وميلزبره . . . الخ .

التنوع

هذا بينما أن تنوع الصناعات وتعددتها يعنى اختلاف توقيت الأزمات لأن لكل منها موسميته الخاصة ودوريتها الخاصة ، فيمكن لصناعة أن تمتص ما لفظته أخرى في الوقت الواحد . كذلك نجد لكل صناعة انتخبا جنسيا خاصا ، وتنوع الصناعات في المدينة يعطى فرصة للعمل لكل من الجنسين . وهذا أفضل أيضا من وجهة نظر الصناعة ، لأنه يقلل من أجر العمل الذكري عما كان يمكن أن يكون لو اقتصر انتخاب الصناعة عليه فقط إذ أن العمل الذكري لا يصبح العائل الوحيد للأسرة . ففي يوركشير يعمل الرجال في المناجم أو مصانع الصلب ، والنساء في صناعات النسيج .

على أن أهم من هذه العوامل كلها في اتجاد المدينة الصناعية من التخصص الى التنوع ، قانون « تداعى الصناعات » . فان وجود صناعة ما ناجحة يدعو اليها صناعة أخرى ، لأن بعض الصناعات تمثل حلقات في سلسلة مترابطة أو عناصر في مركب صناعى متكامل : فالغزل يدعو اليه النسيج ، وصناعة المذبح تدعو اليها صناعات الجلود وخاصة الأحذية ، وصناعة قطع الأخشاب تدعو اليها صناعة لب الورق والأثاث و . . . الخ . هذا فضلا عن أن قيام صناعة ما معناد وجود رأسمال ثابت من مقومات

الصناعة عامة ، التي اذا كانت تمكن الآن للصناعة القائمة ، فليس فيها ما يمنع من تشجيع صناعة مقبلة : مثل تسهيلات النقل ومنشآت السكك الحديدية والطرق والملاحة .

وبعض خامات الصناعة القائمة قد تكون قاسما مشتركا بين اكثر من صناعة ، وخردة ونفاية صناعة قد تفيد منها صناعة اخرى ، ووجود العمال المدربين بوفرة في الصناعة القائمة يمثل سوقا رخيصة للعمل عامة ، ووجود الاتصالات والارتباطات القائمة مع الخارج ، ووكالاتها وبنوكها ، من شأنه أن يشجع صناعة لاحقة بقدر ما كافحت من أجلها الصناعة القائمة . فكل هذه العوامل من شأنها أن تجعل في قيام صناعة جديدة الى جانب القديمة استغلالا واستثمارا أكثر اقتصادية لمنشآت ومرافق الصناعة القائمة أي لرأسمالها الثابت ، مما يخفض تكاليف الانتاج فيها ، ولذلك تعتبر - وتسمى - « الوفورات الخارجية external economies » ، والواقع أن قانون تداعى الصناعات ، وقانون الوفورات الخارجية يوشكان أن يترادفا . والنتيجة هي أن التخصص يفقد مكانه بالتدرج للتنوع في الصناعة .

التخصص مع التنوع

والواقع أن الصراع والتعارض بين التخصص والتنوع مشكلة صناعية هامة لأن كلا من التركيز والتكامل مطلوب . وقد أمكن حل هذا التناقض والتضاد بين الاتجاهين الرئيسيين بأن يضم الاقليم الصناعى الواحد انواعا مختلفة وعديدة جدا من الصناعات المترابطة ، ولكن مع تخصص كل مدينة من المدن - وخاصة المصغرى الثانوية - في أحد هذه الأنواع . فيصبح المجموع كالعائلة الصناعية المتكاملة .

ففي اقليم النسيج في ليون توجد مدن للغزل ، واخرى للنسيج ،

ومدن اللقطن ، وأخرى للحريز ، وأخرى للحريز الصناعي (الريون) ،
وأخرى للشاب schappe . وبالمثل في لانكشير حيث نجد أولدم Oldham ،
بولتن Bolton مدن الغزل ، بينما Burnley ، بلاكبرن ، برستون مدن
النسيج . وبالمثل في يوركشير حيث يستدعى تعقد العمليات الميكانيكية في
الصوفيات التخصص الى مدى بعيد ، فنجد برادفورد مدينة أقمشة
المبروم worsted . هذفيلد مدينة أقمشة الأناقة fancygoods ،
هاليفكس مدينة الأقمشة الخفيفة والسجاد ، وديوزبرى Dewsbury
مدينة الأقمشة الثقيلة والبطانيات ، ولستر Leicester مدينة الجوارب
الصوفية hosiery .

وهي اقليم الرور الصناعي تختص كل مدينة بصناعة رئيسية معينة
فمثلا تتخصص فوبرتال Wüpperthal (بارمن - البرفيلد) في المنسوجات ،
وكرفلد ، Munchen-Gladbach في الصناعات الكيماوية على أساس
الليجيب . وتتخصص Oberhausen Gelsenkirchen ، بوخم في
استخراج الفحم ، واسن في الصبر .

وهي جنوب ويلز تتخصص ميرترتيدفيل Merthyr-Tydfil وروندا Rhondda
في الصهر ، وسوانزي في صناعة ألواح النحاس tinsplate وغيرها .
وهي مناطق صناعة الأثاث قد تجد مدينة تتخصص في الكراسي وأخرى في
المناضد وثالثة في المقاعد ورابعة في اللعب . الخ . ففي ماساتشوستس
تعرف مدينة Gardner بأنها Chair Town ، وقربها Winchendon
بأنها Toy-Town . الخ . وفي صناعة الجلود في ماساتشوستس
ايضا نجد أن لين Lynn تتخصص في أحذية السيدات ، وبركتون Brocton
في أحذية الرجال .

«توطن» الوظيفة الصناعية

تحت هذا العنوان التقليدى عند علماء الاقتصاد localisation .
سندرس معا لأسباب ستوضح فيما بعد نقطتى الموقع والموضع فى المدينة الصناعية . والعوامل التى تتحكم فى توقييع الصناعة متباينة ، منها الجغرافى ومنها الاقتصادى المباشر ، ولا محل للفصل بينهما كلية .
ومعروف أن الصناعة تقوم على خمسة عناصر : المادة الخام ، القوة المحركة . رأس المال ، العمل ، السوق . وهذه العناصر هى أيضا العوامل التوقيعية فى الصناعة . وهناك الى جانب هذا عنصران يمكن اعتبارهما اجزاء من العناصر الخمسة الرئيسية ، وهما سعر الأرض التى تقسم عليها الصناعة ويمكن ادخالها فى رأس المال ، وتكاليف النقل وهى هامة جدا وتدخل فى عناصر الخامات والقوى والسوق . وكل عنصر من هذه العناصر يلعب دورا هاما فى توقييع الصناعة ، ولكن من النادر أن يلعب واحد منها وحده دون غيره ، والغالب الأعم أن الموقع نتيجة لتفاعل بعض هذه العناصر أو كلها .

المادة الخام

من الطبيعى للصناعة أن تقوم حيث توجد المادة الخام . فهناك من الخام الثقيل الذى لا يقبل النقل أو يكلف نقله كثيرا - مثل صناعات الأخشاب الثقيلة كالأثاث والكراسى . فتقوم على حواف الغابات ، ومثل صناعة السفن فى الماضى حين كانت من الخشب ، فكانت تقوم فى الموانى القريبة من الغابات الجيدة الغنية . فكان لهوييتبى Whitby اسم هام بفضل بلوط وادى الاسك Esk وتلال كليفلند ، ولا زالت اسكندناوة حتى اليوم تبنى السفن الخشبية .

وربما أمكن اعتبار الموقع البحرى جزءا من المادة الخام (!) فى صناعة

بناء السفن ، فكل صناعات بناء السفن تقوم فى الموانى بالضرورة . ومع ذلك فمن الطريف أن بعض رجال الصناعة فى أمريكا أثبت أثناء الحرب الأخيرة أنه لم يعد من الضرورى بناء السفن قرب البحر ، وأنه يمكن صناعتها « جاهزة » prefabricated فى الداخل ثم تجميعها ببساطة على الماء ! والجرائيت الثقيل اذا دخل الصناعة كمادة خام ولم يخضع الا لتحويل وتحويل بسيط فانه يقود الصناعة اليه ، ومن هنا تجارة وصناعة أبردين - « مدينة الجرائيت Granite City » - فى تمائيل ومكعبات الجرائيت . setts .

وهناك من المواد الخام ما لا تقبل طبيعته النقل لأنه قصير العمر . سريع الفساد ، مثل السمك واللبن واللحم والفواكه ، فان تعليب اللبن والسمك واللحم واعداد سماد السمك والحوث يجب أن يتم فى مراكز الانتاج أو فى موانى مناسبة قرب مياه الصيد . فمثلا فى تعليب الفواكه والخضر تتلاشى القيمة التوقيعية لعوامل السوق والعمل والوقود أمام قوة المادة الخام . فالمهم فى هذه الصناعة هو وجود فائض من الفواكه والخضر . ومن هنا كانت هذه الصناعة البسيطة - فهى ليست صناعة مجتمع - تمتاز بالتركيز الشديد والتوطن الهائل . فمثلا تنتج كاليفورنيا ١٠ انتاج الولايات المتحدة من العلب المحفوظة . ولما كانت مشكلة هذه الصناعة هى موسمية العمل الشديد ، فانها تحاول فى داخل نطاق تأثير المادة الخام أن تراعى عامل العمل بأن تقترب من المدن الكبرى لتفيد من الأطفال والنساء سيفا فى حدائق الفاكهة والخضر ومصانع التعبئة .

والماء كمادة خام يستعمل كأساس فى صناعات معينة مثل التقطير والتخمير brewing ، distilling ، ولكن الماء الجيد المنتشر انتشارا كبيرا بحيث أن عوامل أخرى هى التى تحدد توقيت هذه الصناعات .

• مع ذلك يقال أن مياه نهر الترنـت Trent لها صفات خاصة تساعد على التخمير عند برتون Burton • وفي صناعة الصبـاغة وتنظيف المنسوجات والألياف ، يساعد الماء النقي فى الجارى العليا التى تجرى فى المرتفعات على قيامها فى أعلى المدن التى تقع فوق كل المدن الأخرى مثل برث ، برادفورد • وفى صناعة الورق لا سيما الأنواع الجيدة نجد لوفرة المياه النقية أهمية كبيرة ، ولذلك نجد أن مصانع الورق تقع على ضواحي وهوامش المدن الكبرى فى ناحية أعالي الأنهار up-river • وبالمثل فى صناعة الكيماويات • هذا بينما ورق اللف البنى مثلاً لا يتطلب نفس المياه فالموقع •

وتبدو أهمية المادة الخام فى توقيـع الصناعة فى حالة صناعات الصوف فى إنجلترا حتى القرن ١٧ ، فإن وفرة الصوف من مراعى المرتفعات أدت الى صناعة النسيج فى الأودية منذ وقت مبكر ، ومطاحن الغلال فى مينابوليس هى نتج مباشر لنطاق القمح فى أمريكا الشمالية ، بقدر ما كانت مطاحن إنجلترا الهوائية windmills استجابة لانتاج الحبوب المحلى فى الماضى • والواقع أن صناعة طحن الغلال كصناعة بسيطة تميل خاصة الى أن تتبع فى توزيعها حقول القمح والحبوب ، فكل حقل مركزه الرئيسى وعدة مراكز ثانوية هامشية • وبالمثل صناعة حلبج وكبس الأتطان ، فهى ترتبط ارتباطا وثيق من صناعة غزل ونسج الأتطان بمواقع المادة الخام • وإذا عرفنا أن عددا من الصناعات وخاصة المنسوجات القطنية قد شهدت عملية إعادة توزيع فى العقود الأخيرة وهجرة من العروض العليا الى العروض السفلى ، أدركنا أن أحد عوامل الجذب نحو خط الاستواء هو أن هنا الموطن الطبيعى للمادة الخام •

وعموما فكلما زاد وزن المادة الخام بالنسبة لقيمتها ، كلما زادت.

قيمة المادة الخام التوقيعية ، فقامت الصناعة على حقل المادة الخام .
فمثلا يساوى رطل الحرير الخام فى سعره حوالى ٣٠ رطلا من القطن
الخام ، او ٣ أرطال من الصوف الخام . ولذلك فكلما قل سعر الخام ،
كلما زادت بالنسبة اليه تكاليف النقل، وبالتالي اضطرت الصناعة الى
أن ترتبط بموقع المادة الخام أكثر منها بأي عامل توقيعي آخر -
والعكس .

وقد يكون لطبيعة المادة الخام واشتراطاتها المناخية تأثير توقيعي
معين . فمثلا كانت كل من لانكشير ويوركشير تقوم حتى القرن ١٧ بنسج
الصوف ، ثم مع معرفة وانتشار القطن كأرخص الألياف جربته كل من
المنطقتين ، ولكن لم تلبث يوركشير أن تخلت عن المحاولة وتركزت صناعة
القطن وغزله فى لانكشير فقط . فقد اتضح أن المناخ الأربط الأكثر تجانسا
غرب البنين ضرورى للألياف النباتية الخالية من الدهن ، بينما الألياف
الحيوانية المشبعة بالشمع أقدر على مقاومة التغيرات الهيجروسكوبية ولذا
يمكن أن تغزل بسهولة فى شرق البنين الأجف .

ومن الأمثلة القوية صناعة أفلام السينما التى يعتبر المنظر الطبيعى
فيها جزءا من « المادة الخام » ، فقد تركزت هذه الصناعة فى كاليفورنيا
وايطاليا وجنوب فرنسا حيث يمكن سطوع الشمس وقلة ساعات الغيوم
من التصوير الجيد . ولكن حين انتشرت الاضاءة الاصطناعية فى الاستوديوهات
أمكن انتاج الأفلام فى الجزر البريطانية .

هذا بينما نلاحظ من ناحية أخرى انه كلما قل حجم ووزن المادة الخام
كلما أمكنت شدة التركيب والتوطن . لأن نفقات النقل بالنسبة لقيمة السلعة
النهائية تكون بسيطة - مثال ذلك الحرير والشكولاتة . قارن أيضا صناعة
المقطنيات بالصوفيات بالحصارير فى الولايات المتحدة حيث تمثل على الترتيب

سلما متراتبا من التركيز المتزايد ، فبينما ينتشر القطن فى عشرات المدن فى الشمال والجنوب ، يتركز الحرير بكل عتف ٩٥ ٪ فى مدن نيوجرسى وباترسون :

القوة المحركة

قد يكون للقوة المحركة قيمة توقيعية اكبر من المادة الخام . وتتقرر نتيجة التجاذب بين المادة الخام والقوة المحركة بحسب نوع كل منهما .
فقبل الانقلاب الصناعى حين سادت قوة المياه الجارية ممثلة فى طواحين الهواء والماء ، كانت الانهار للصناعة بمثابة القضبان المغنطسية للبرادة .
ومن هنا كان الارتباط الهام جدا بين مواقع المدن الصناعية والانهار . وهكذا كانت المادة الخام هى التى تنتقل الى القوة المحركة ، فمتلا كان صوف مراعى المرتفعات الانجليزية ينتقل الى سكان الأودية النهرية فى يوركشير ولانكشير . ولكن لما تحولت القوة المحركة من المياه الى الفحم ، تركزت الصناعة الصوفية على حقول فحم يوركشير حيث تتوفر أحسن مصادر القوة ، وهكذا جذبت القوة المحركة المادة الخام الى بورتها .

كذلك حين كانت صناعة صهر المعادن والحديد تتخذ من الفحم النباتى charcoal قوتها المحركة ، كانت مناطق الغابات هى التى تصدد مواقع الصناعة . ومن هنا كانت شهرة غابة الويلد Wealden F. كذلك ظلت القوة المحركة هى العامل التوقيعى حتى بعد أن تحولت من الفحم النباتى الى الكوك ، فان صناعة الصهر لم تلبث أن هاجرت وانتقلت من غابات انجلترا الى حقول فحمها ، من غابة الويلد الى شيفلد وليدز .

والفحم كوقود يختلف عن الأخشاب فى انه أقل وزنا وحجما وأكثر قابلية للنقل والتصدير . ولكنه يظل مع ذلك وقودا ثقيلآ فى وزنه « ثقيل .

الظل ، فى نقله ٠٠٠ ولهذا تتقرر نتيجة التجاذب بين المادة الخام والفحم .
كمادة محركه بعامل النقل : فاذا زاد حجم ووزن المادة الخام وبالقوى .
تكاليف نقلها عن حجم القوة المحركة ، انتقلت الأولى الى الثانية - والعكس .
فالحديد ينتقل الى الفحم ، وليس العكس ، لأن كل طن من الحديد يحتاج
فى صهره الى حوالى ٣ طن من الفحم .

والاتجاه العام فى الصناعة هو الى نقل المادة الخام الى الوقود أو
القوة المحركة . ومن هنا تزامم المدن والمراكز الصناعية واكتظاظها على
حقول الفحم . وما انتقال خامات المستعمرات والعروض السفلى الى
مراكز الفحم فى غرب أوربا الا تكبير لهذه القاعدة . أما الصناعات الخفيفة
التي تحتاج الى قدر بسيط من الوقود فيمكن لها ان تجرى كعملية
اقتصادية على مسافة من حقول الفحم حيث تدخل عوامل توقيعية أخرى .
وهذه هى الطريقة التي توصلت بها لندن الى عدد كبير من صناعات
رغم بعدها الكبير عن الفحم .

هذا ويلاحظ عامة أن الفحم لم يغير من مواقع كثير من الصناعات
القائمة من قبل على قوة أخرى . فنحن مثلاً كثيراً ما ننسى أن صناعة
المنسوجات فى يوركشير ولانكشير سابقة للفحم ، وأن اكتشاف الفحم بعد
هذا فى نفس تلك المناطق كان مجرد صدفة واتفاق بحت . وأن الفحم وإن
ساعد على نموها وتضخمها وتثبيتها إلا أنه ليس العامل الذى خلقها أو
أنشأها ووقعها أصلاً . والواقع كما لاحظ رادموز براون . يندر أن تدين
المدن الصناعية الكبرى بأصولها للفحم وإنما تدين له بنموها وتضخمها .
فمثلاً كانت نيوكاسل وليدز وشيفيلد وجلاسجو أصلاً مدن أسواق أو موانئ
ثبتت صلاحية مواقعها للصناعة حين أتى الفحم فنجحت .

وإذا انتقلنا الى الماء كقوة محركه فى شكل الكهرباء ، لوجدنا نوعاً

جديداً من العلاقة بين القوة والخام . فمع إمكان نقل التيار بعيداً ورخيصاً ، أصبحت القوة المحركة هي التي تنتقل إلى المادة الخام . وقد استتبع هذا حركة من إعادة توزيع المدن الصناعية redistribution . ومن أمثلة هذه الحركة أطراد نمو صناعة لب الخشب والورق في مواضع المادة الخام . ومن نتائجها أن نقط ضعف جنوب إنجلترا بالنسبة لحقول فحم الشمال في ميدان الصناعة أخذت في التناقص ، وشجعت على تقاطر الصناعات حول لندن حيث يوجد عامل توقيعى هام هو السوق الاستهلاكية الهائلة .

رأس المال

ليس رأس المال من العوامل التوقيعية الرئيسية في الصناعة ، وكانت أهميته قبل ظهور الصناعة المركبة الحديثة أقل . ولكن منذ تضخم الصناعة أصبح لموقع رأس المال بعض القيمة في التوقيع . وكثير من الحالات التي توصف بأن توقيعها كان اعتباطياً أو عشوائياً fortuitious أو راجعاً إلى الصدفة والاتفاق ، هي في الواقع نتيجة لموقع رأس المال . فمجرد ارتباط صاحب العمل بمكان ما مثل محل ميلاده أو محل سكنه ، قد يكون السبب الوحيد في تحديد موقع الصناعة .

والمثل الكلاسيكى طبعاً هو قيام صناعة السيارات في اكسفورد لأن وليم موريس - لورد نفليد Nuffield - بدأ في اكسفورد محل سكنه بمحل لإصلاح الدراجات أيام الحرب الكبرى الأولى وخدمته ظروف الحرب فنجح وأثرى ، ومن المدرجات انتقل إلى السيارات . ومن الأمثلة توقيع صناعة المطاط في كليرمون فيران ، فإنه يرجع إلى زواج أحد رجال الصناعة بالمدينة بأحدى قريبات ماكنتوش Macintosh ثم حادث حريق مصانع السكر التي كان يملكها . واتجاه الصناعة في إنجلترا اليوم إلى أن تتركز في منطقة لندن بعيداً عن الفصم يرجع إلى أن الرأسماليين والممولين الصناعيين

يقضلون الإقامة فى العاصمة . حيث حياة الابهة والرفاهية من ناحية ، وحيث المناخ 'أدفا' وأجف من ناحية .

وفى البلاد الحديثة التصنيع وخاصة فى الشرق يلاحظ تركيز صناعى فى العواصم خاصة والمدن الكبرى عامة ، كما كان الحال حتى وقت قريب فى القاهرة ، وذلك لأن رأس المال كان معظمه أجنبيا فى المراحل الأولى ، والأجانب يتركزون بالطبع فى العواصم لأسباب مختلفة كوجود بيئة حضارية شبه أوربية يمكنهم الحياة فيها وكضمان حمايتهم كأقلية بتقاربهم وتجمعهم فى نقطة واحدة . ومع ظهور رأس المال الوطنى يمكن للصناعة أن تغامر فى مواقع بعيدة عن العاصمة . وعلى العموم ، فإن أهمية رأس المال فى التوقيع تقل مع تحوله من فردى الى جمعى فى شكل شركات مساهمة ، لأنه يصبح أكثر سيرة وقابلية للحركة mobile .

وقد يتأثر رأس المال بسعر أراضى البناء الصناعى ، لأن هذا السعر يحدد القيمة الحقيقية لرأس المال الأولى initial ويعتبر وسيلة من وسائل « الوفورات الخارجية » فى الصناعة . وهذا العامل يزداد قوة فى حالة المصناعات التى تحتاج الى قليل من الوقود بالنسبة لقيمة السلع المشطوبة finished وتمتاز شركات السكك الحديدية خاصة بأنها فى وضع بالنسبة لنقل الفحم يسمح لها بالافادة من هذا العامل : فهى تجد من الاقتصادى لها أن توقع مصانع العربات والقاطرات على نقطة من شبكتها تبعد عن مناطق الازدحام الصناعى حيث أراضى البناء أرخص . ومن أمثلة هذا مصانع شركة L.N.E.R. فى يورك ، ومصانع L.M.S.R. فى داربى ، S.R. (الخط الجنوبى) فى برايتون .

وفى مصر وجد أن انخفاض سعر الأراضى فى المحلة بالنسبة للقاهرة والاسكندرية ، وبالتالى انخفاض عوائد المدينة rates ، كان مما شجع

على توقيع صناعات بنك مصر النسيجية بعيدا عن العاصمتين اللتين كانتا قد احتكرتا هذه الصناعة حتى ذلك الوقت . بل لقد لوحظ أن كثيرا من المدن ، تشجيعا على اجتذاب رأس المال الصناعى إليها ، تلجأ الى تعديل حدودها الادارية والمالية بحيث تخرج من دائرتها المصانع الجديدة حتى تنخفض أسعار أراضيها وعوائدها ، حتى اذا ما اشتد عود الصناعة وتقاطر رأس المال عليها ، عادت الى الحدود القديمة .

العمل

للعمل ، وخاصة المدرب ، أهمية توقيعية كبيرة فى الصناعة . وقيام الصناعة يميل عادة الى اجتذاب العمل من الريف المجاور . ولكن اهم ناحية فى العمل هى نمو مهارة تخصصية او حذى تقليدى فى مناطق معينة ، فان هذا يميل الى أن يثبت جذور هذه الصناعة فى منطقتها حتى ولو بعد أن تنتهى الضوابط الأولى وتكف عن العمل ، ويميل الى مساعدة ادخال صناعات متصلة بتلك الصناعة . ومهارة العمل تدعو المدن الى النمو ، ولكن ليس الى الظهور والنشأة . وهى تفسر ما نسميه « بالقصور الجغرافى geog inertia » الذى يعنى أن تفسير موقع صناعة ما لا يمكن الا بالرجوع الى تاريخ المنطقة .

فمن الامثلة الهامة أن القطن أتى الى لانكشير أساسا بسبب مهارة صناعة النسيج المكتسبة فى صناعة الصوف قرونا طويلة من قبل . وبالمثل أتى المجوت الى مناطق غزل الكتان فى شرق اسكتلنده . كذلك شفىلد قد تعدت منذ مدة موارد الغفل والحديد المحلية ولكنها لازالت تحتفظ بمركزها الممتاز فى صناعة الصلب ، رغم أن الخام يأتىها من بعيد وقريب ، والسبب هو قوة اندفاع الماضى ممثلا فى وجود بيئة كاملة من الفن والعمل الماهر المتخصص . وتوطن الخبرة فى معالجة الجرانيت المحلى أدى الى أن أصبحت

بيرتين تستورد الجرانيت والجابرو gabbros وغيرها من الصخور النارية من البلطيق. لتعالجها بالمقطع والتشكيل " ولا زالت أسيوط تشتهر بإنتاج التحف والمقطع من الحاج وسن الفيل والصدف ، وهذا ارث الماضى حين كانت نهاية طريق درب الأربعين . وحين قرر بنك مصر اتخاذ المحطة مركزا للغزل والنسيج كان متأثرا بعامل الوفورات الخارجية فيها ، ممثلة فى الشهرة المتوطنة منذ العصور الوسطى بوفرة العمل المتخصص الماهر .

وقد ينتقل العمل المدرب فتنتقل معه مواقع الصناعة ، كهجرة الهيجونوت من فرنسا والمقارة الى الجزر البريطانية . وتدين مدن جلفرزفيل . Johnstown فى الاديرونداك وادى الموهوك بشهرتها وتخصصها فى إنتاج للقفازات الجلدية. لغير سبب مفهوم على الإطلاق سوى أن جماعات من مهرة العمال الاسكتلنديين فى هذه الصناعة حدث أن استقروا هنا عند هجرتهم الى العالم الجديد . كذلك برزت وسكونسن فى صناعة الجبن لتوطن السويسريين المهرة بها -

وقد يكون فى وجود العمل المتخصص دعوة الى صناعة معينة ، فمثلا فى يورك - وهى مركز لمصانع السكك الحديدية - تقوم صناعة الحلوى . وهو أمر يكاد ألا يكون مفهوما الا اذا عرفنا أن مصانع السكك الحديدية تستخدم العمل الذكرى تاركة فائضا كبيرا من العمل الأنثوى الذى يمكن أن يستوعب فى صناعة خفيفة كصناعة الحلوى . واذا لم يتوفر العمل الماهر محليا فقد يتحتم جلبه من مناطق بعيدة ان لم يكن من دول أجنبية ، على الأقل لفترة ما حتى يتدرب العمل المحلى ، كما فى حالات دول الشرق .

وكلما استدعت الصناعة مهارة خاصة ، كلما اشتد تركزها فى موقعها وتشبثها به . وبالعكس كلما كان فن الصناعة أليا وعملياته بسيطة ميكانيكية ، كلما أمكنها الانتشار فى مواقع أخرى . ولهذا نجد أن الصناعات

الميدوية أكثر تركزا وتوطنا من الصناعات الآلية الحديثة ، وأمن من بين الصناعات الآلية عامة ما يمكن اعتباره عملية بسيطة لا تحتاج الى خبرة ودربة طويلة خاصة . وهذه حالة آلات النسيج ، وخاصة القطنيات وبالأخص القطنيات الخشنة الرديئة التي لا تحتاج الى آلات دقيقة أو عمل جيد . وفي هذا تختلف الصوفيات عن القطنيات ، فهي تحتاج الى خبرة ومهارة حقا ، ولذا كانت أكثر ارتباطا في توقيعيها بالعمل ، ولذا أكثر توطنا ومحلية وثباتا . وهذا هو أحد الأسباب الرئيسية في أن مدن صناعة المنسوجات القطنية لم تعد قاصرة على العروض الشمالية ، بل هاجرت في العقود الأخيرة في حركة مطردة نحو خط الاستواء . وهذا أيضا يعلل لماذا تنصرف صناعات القطنيات في العروض السفلى الى الرتب الرديئة الخشنة . ويضاف الى عدم اشتراط المهارة الطويلة في العروض السفلى ، وفرة العمل ورخصه رخصا ملحوظا لانخفاض مستوى المعيشة والحضارة العام .

السوق

السوق ضرورة لا بد منها لتصريف الصناعات ، كما هي ضرورة لاستيراد الخامات . وكلما سهلت عملية الوصول الى السوق ، كلما نجحت الصناعة . وكلما زاد حجم السلعة بالنسبة لقيمتها ، كلما اثر هذا في عملية التسويق . وكلما كانت السلعة ضخمة ، كلما اتجهت الى استعمال أرخص وسائل النقل . مثلا لازالت الخضروات الرخيصة المضخمة تصل الى كوفنت جاردن في عربات المزارع wagons ، لأنها اقتصادية وان كانت بطيئة . وكل زيادة في تعريف النقل والسكك الحديدية بعد أن تكون الصناعات قد استقرت ، تقع خاصة على عاتق الصناعات التي تحتاج الى أطول نقل داخلي الى الموانى أو الأسواق ، فتميل الى أن تقتل الصناعات الأبعد لمصلحة الصناعات الأقرب .

وإذا وجدت عوامل توقيعية قوية. تتغلب على الاعتبارات السابقة . فإن للصناعة تحاول بقدر المستطاع ألا تتعارض معها تماما . فمثلا تتغلب جانبية الخبرة المتوطنة في معالجة الجرانيت في ابردين على طرد عامل الوزن في عملية استيراد أحجار البلطيق ، ولكن الصناعة في ابردين تحاول أن تقوم على أرصفة المرفأ مباشرة كحل وسط . وفي شفيلد كان العائق دائما هو انعدام النقل الرخيص لصناعاتها الثقيلة المضخمة ، حتى لقد فكر البعض في قناة ملاحية الى المهربر .. ومشكلة النقل في شفيلد هي التي تحدد أثقل المصناعات في وادي الدون ، تاركة المصناعات الأخف للأراضي المرتفعة .

وقد امتازت نيو كاسل وفايفشر Fifeshire دائما بأنهما في موقع يسمح لهما بتصدير الفحم أكثر من أي حقل فحم آخر في بريطانيا . والواقع أنه كلما كان حقل الفحم داخلي الموقع ، والفحم سلعة ثقيلة صعبة التسويق والنقل ، كلما دعا هذا الى قيام الصناعة عليه ، وكلما كان ساحليا سهل التسويق ، كلما قل. هذا من فرص قيام الصناعة يعكس التجارة -

وقد تتغلب السوق على القوة المحركة كعامل توقيعي للصناعة . فمثلا تتكدس المصناعات حول لندن لأنها سوق استهلاك جبار رغم بعدها عن الفحم كثيرا . ولا يمكن تفسير الشذوذ الجغرافي في صناعات الحديد والصلب في شيكاغو وجاري وانديانا هاربر ، حيث يتحرك الفحم الى الحديد ، الا بالرجوع الى جاذبية السوق القوية المتمثلة في الغرب الأوسط Middle West لكثافة سكانه ومدنه النامية . وقد انتهت اللجنة الملكية البريطانية الخاصة بتوزيع الصناعة في بريطانيا الى أنه كلما ضعف نفوذ المادة الخام والوقود في صناعته ، كلما اشتد نفوذ عامل السوق . وفي الدول الحديثة التصنيع وخاصة في الشرق تكون مواقع الأسواق في العواصم أو المدن الكبرى القليلة العدد هي مواقع الصناعة ، كالقاهرة والاسكندرية . وقد أدى التحول

من الفحم الى الكهرباء الى زيادة أهمية السوق كعامل توقيعى فى الصناعة .
ويمكن أن نلمس أهمية السوق عامة فى توقيع الصناعة فى وجود
صناعة التخمير breweries بكل المدن الزراعية أو مدن الأسواق بلا
استثناء تقريبا ، فانها نتيجة مباشرة للطلب المحلى .

وبنفس الطريقة نجد صناعة العربات الزراعية wagons carts
والمعجلات والآلات الزراعية منتشرة فى معظم مدن الأسواق ، حتى ولو
اعتمدت على استيراد الخشب والمعدن اللازمين ، وهذا استجابة لنداء
السوق . وكثير من الصناعات البسيطة ، وخاصة الزراعية منها ، مرتبطة
فى توقيعها بعامل السوق أكثر منها بأى عامل توقيعى آخر . فمثلا صناعة
الغلال وان ارتبطت كما رأينا بتوزيع المادة الخام ، فانها أيضا تميل الى أن
تتبع توزيع السكان ، أى ترتبط بالسوق .

وفى الفترة الأخيرة بدأت أهمية السوق كعامل توقيعى فى الصناعة
تزداد باطراد . فمع ارتفاع مستوى المعيشة والرفاهية ، لا شك أن أبرز حقيقة
فى تطور الصناعة المعاصرة العام هو طوفان الزيادة فى الانتاج الضخم
للمسلع الاستهلاكية الخفيفة (كالملابس وأدوات المنزل والراديو والتسهيلات
الكهربائية والدراجات والجرامفون ٠٠٠ الخ) وكلها لا تحتاج الى خام أو
وقود ثقيل ، ويمكن أن تعتمد على التيار الكهربائى ، ومن ثم تسعى الى السوق
وتجمعات المدن العظمى .

ويلاحظ أن هناك من الصناعات ما لابد أن يتبع السكان ، أى السوق .
كصناعات الخدمات ، حتى سميت صناعات المدن كما رأينا . فمثلا صناعة
بناء المنازل تتبع السكان طبعاً . ومع ذلك فقد أثبتت التجربة أن من الممكن
صناعة المنازل « الجاهزة prefabs » فى مكان وإقامتها فى مكان آخر ،

لا نستبعد قيام صناعة منازل « مركزة » فى المستقبل ٠٠٠ ومع ذلك فالحاجة
لى اعداد ارضية المنزل واقامة المسكن الجاهز وايصال المياه والمجارى ٠٠٠
لخ ٠ ستظل تربط الصناعة بالسوق ٠

التوطن والتخطيط

هذه هى العوامل والضوابط الرئيسية التى تقرر توقيت الصناعة ،
وسنرى أنها عوامل متضادة أحيانا ، كما يكون من السذاجة أن نعتقد أنها
دائما عقلية سليمة rational تخلص من التحيز الشخصى ٠ وعلى هذا
فهناك دائما هامش واسع leeway فى توقيت الصناعة وتخطيطها ٠ ومن
تفاعل كل هذه العوامل المختلفة يمكننا أن نميز بين درجات من شدة التوطن
الجغرافى أو القابلية للحركة industrial mobility « فالحركة الصناعية »
يقصد بها مدى تحديد الطبيعة أو العامل البشرى الاختيارى لموقع الصناعة ٠
أى هل هو من حتم الطبيعة وبذا لا مفر منه ، أم هو من اختيار الإنسان
الحر ونتيجة لتوجيهات بشرية صرفة وبذا يكون هناك أكثر من بديل بالقوة
لذلك الموقع ٠ وعلى هذا الأساس يمكننا أن نميز مع الأستاذ جونز
J. H. Jones بين ثلاثة أنواع من التوقيت والحركة الصناعية ، صناعات
ثابتة ، وصناعات ثابتة بالفعل لا بالقوة ، وصناعات متحركة ٠

١ - المصناعات الثابتة : ترتبط ارتباطا لا ينفصم بمواضع معينة

حددها الطبيعة ، فهى معطاة . هى من معطيات الطبيعة données .
مثال ذلك التعدين ، بناء السفن ، صهر المعادن ٠ فهى تقع عند نقط انتاج
المحجم أو المعدن ، وإذا قدمت الطبيعة عدة امكانيات ، فإن الاختيار بينها
يتوقف على الاعتبارات الفنية أو الاقتصادية ٠ ومن الواضح أن هذه
المواقع « الجيولوجية » هى من اثبت ما يكون وتحتل قمة الثبات immobility
والثبات هنا موروث أصيل وجغرافى ، وفيه يتغلب الموضع على الموقع ٠

والصناعات الثابتة لا يمكن نقلها بدون انبهار اقتصادى عام يصيبها ويصيب الحرفة المترتبة عليها .

٢ - **الصناعات الثابتة بالفعل لا بالقوة** : هذه تختفى أصولها فى الماضى البعيد كالحوادث والصدف التاريخية أو ترتد الى عوامل توقيعية قديمة لم تعد تعمل الآن . ولكن يتكفل القصور والاندفاع التاريخى *momentum , inertia* أى مزايا النجاح القائم *Joining concern* والوفورات الخارجية كتوفر العمل الرخيص فى البقعة أو وجود صناعات أو خدمات مرتبطة مكملية وخادمة - كل هذا يتكفل بأن تظل تلك الصناعات قائمة راسخة حيث هى . فتمتاز كالمجموعة السابقة باللاحركة *immobility* . فثباتها بمثابة المكتسب الذى يصبح بمرور الزمن شبه موروث ، وهو لذلك تاريخى اقتصادى أكثر منه جغرافيا تماما . من الأمثلة للصناعات النسيجية فى إنجلترا والقارة والولايات المتحدة ، وهى لا يمكن أن تتحرك أو تنقل بدون خطر ورجة شديدة .

٣ - **الصناعات المتحركة** : أو هى القابلة للحركة *mobile* . هذه توقيعها تحدده عوامل وضوابط بشرية ، فلا تربطها بمواقع معينة أسباب أو دواع واضحة . هى غالبا حديثة النشأة وتتصل عادة بإنتاج المنتجات الخفيفة شديدة التصنيع التى لا تمثل تكاليف النقل أو اثمان الخام فيها الا كسرا ضئيلا من تكاليف الانتاج العام . هذه عادة هى السلع الاستهلاكية *consumer's goods* ، وعادة يتم اختيار توقيعها عند الأماكن ذات المواصلات الجيدة مع السوق أو قرب موارد العمل الوفير أو مكان صاحب العمل نفسه . بمعنى آخر يتم اختيار موقعها بالإشارة الى عوامل توقيعية قائمة من قبل *pre-existing* .

وتصنيف المواقع الصناعية هذا من حيث الثبات والحركة يؤدى الى

سؤال هام فى التخطيط الاقليمى : ما الذى يجتذب الأضر : الصناعة أم السكان ؟ ينبغى للسكان - للعصال - فى الظروف الطبيعية أن تكون قابلة للحركة جدا . لذا ففى المجموعة الأولى تكون الصناعة ثابتة جدا ، والسكان هى التى تتبع الصناعة . أما فى المجموعة الثالثة فالصناعة متحركة بالقوة ، ولذا فهى التى تتبع السكان من عمل وسوق ، كصناعة السيارات والصناعات الهندسية الكهربائية ، وهذا هو السبب فى أنها تتركز عادة فى المدن الكبرى لتضمن سوقا ضخمة مباشرة . ومن الصناعات التى تمتاز بها كل المدن الكبرى تقريبا : الطباعة والنشر والتجليد والهندسة الخفيفة والملابس وصناعة البناء ... الخ .

مستقبل المدن الصناعية

إذا استبعدنا مدينة التعدين التى لا تتطور بقدر ما تنقرض لخضوعها لقانون النفاد ، ومدينة الصناعة الثانوية ، وركزنا على مدينة الصناعة الأساسية أو الأولية كنمط مثالى ، فهل تظل هذه كما هى دائما ، أم يتطور تركيبها الوظيفى ؟ يمكن أن نلاحظ فى هذا الصدد ثلاثة ملامح : ثبات الوظيفة ، التحول من الانتاج الى الخدمات التجارية ، والتحول الى الخدمات الاقليمية .

ثبات الوظيفة الصناعية

لا شك أن ظروف الصناعة وضوابطها شديدة التغير . ففتح قناة أو مد سكة حديدية ، أو انتقال الحدود ، يمكن أن يسبب انقلابا فى الموقف الراهن للمدينة الصناعية . والتقدم التكنولوجى يمكن أن يحطم مواقع كانت وطيدة عتيدة ، كما حدث عند احلال الصهر بالكوك محل الصهر بالخشب . ومع ذلك فالمدن الصناعية عتيدة ، تتحدى عادة هذه الانقلابات أو تحاول أن تتمشى معها .

فمثلا لى كرىزو التى لم يعد فيها الآن حديد أو فحم لاتزال تصدر

الصلب ، ولا زالت مازامت Mazamet تصنع الأقمشة كما كانت تفعل من قديم على أساس أصواف أغنام منطقة Causses المحيطة ، وذلك رغم أنها لم تعد تعتمد على هذه الأصواف . وفى أثناء الحرب الأولى نمت فى ليموج صناعة الأحذية بسبب البطالة التى أصابت صناعة الخزفيات ، ومن وقتها ظلت من أهم صناعات المدينة .

أمثلة من عائلة أخرى : لوحظ أن معظم موانى بناء السفن من الحديد والصلب قد ورثت نفس الصناعة القديمة من الأخشاب . وفى منطقة البحيرات وديترويت حيث صناعة السيارات ، كانت تقوم فى القرن الماضى صناعة مشابهة أو من نفس العائلة وهى صناعات عربات الخيل ، حيث كانت تجتمع أخشاب الغابات وجلود المراعى ، وهى لازالت عناصر رئيسية فى انتاج السيارة . ولقد رأينا أن توطن صناعة القطن فى لانكشير والجوت فى اسكتلندا هو استمرار وترجمة حديثة لعوامل توطن مشابهة قديمة .

اذن فللمدن الصناعية أحيانا مرونة وقدرة على التلاؤم تساعد على الاستمرار والدوام فى وجه الظروف المتغيرة . والسبب فى هذا هو أن المدينة أو الصرح الصناعى plant هو رأسمال ثابت fixed capital ، هو « بيئة » كاملة جاهزة أو « مناخ صناعى » ملائم : المبانى ، الورش ، العمال ، المساكن ، المواصلات والشوارع ، المرافق ، البنوك والبورصات ، وأخيرا وليس آخرا رهط الصناعات والحرف المرتبطة بالصناعة الأساسية والتى تقوم على خدمتها . ولا يمكن ببساطة ترك كل هذه البيئة التى صنعها الانسان بكل تكلفة عند أول أزمة أو انهيار للصناعة فيها ، بل يجعل وجودها من الأسهل أن يركب الانسان الصعب فى سبيل التلاؤم والتطور مع الظروف من أن ينتقل الى مكان آخر جديد لصناعة جديدة . بل تصبح المدينة الصناعية بمثابة الحصان الذى قد يتعاقب على ظهره عدة ركاب - عدة صناعات متنافرة .

وهذا هو ما يسمى بالقصور الجغرافي *geog. inertia* أو الاندفاع التاريخي *hist. momentum* . ويعلق شابو على القصور الجغرافي بأنه تعبير فيه قصور ، غير موفق لأن المقصود ليس توكلا واستسلاما اعتباطيا بل العكس تماما ، تلاؤم حي مرهف للظروف المتغيرة ، لأن « المدينة كائن عضوي حي ، قادر على التلاؤم ، وعلى التثام جروحه ، وعلى الانتصار على كثير من العقبات » . هكذا لا تعود الوظيفة الصناعية رهينة بتواجد أو توافق عدة ظروف مفاضلة ، بل انها في حد ذاتها تصبح « كالارستقراطية » لها ميزات طبقية تحتفظ بها دائما مهما هددتها الأيام .

التحول من الانتاج الى الخدمات التجارية

من أبرز التغيرات التي تطرأ على المدينة الصناعية ، التحول التدريجي من الانتاج الصناعي الى الخدمة الصناعية . فمع نمو المدينة الصناعية وتضخمها كبيئة صناعية قوية التنظيم الاقتصادي ، تبدأ تشعر بأن من الأجدى والمفيد أن يتم النمو خارج المدينة ولكن لحسابها . فالحاجة الى التسويق والمعاملات التجارية السابقة للصناعة والتالية لها تبدأ تستنفد كثيرا من طاقة المدينة الصناعية ، فتلجأ المدينة الى الاتجاه الى هذا النشاط ، بينما تعهد بالجانب الانتاجي لفروع لها حول المدينة في الريف المجاور . بل ان كثيرا من الصناعات التي أنشئت أولا في داخل المدينة تهاجر الى الريف أو المدن الصغيرة المجاورة . ولكن تظل هذه تحتفظ بمركزها الأصلي « كالمكتب الرئيسي » ، أو ما يسمى الخدمة التجارية *commercial service* لكل شركة أو مؤسسة صناعية في المدينة التي تشرف على هذه المدن التوابع وتمدها بالسلف والضمانات وتوجه انتاجها . . . الخ . هكذا تتحول المدينة الصناعية بالتدريج الى « مدينة مكاتب *villes-bureaux* » ، الى مدينة أم

metropolis لكوكبة صناعية تابعة ، أى تتحول بوضوح الى الوظيفة التجارية .

هذا واضح فى ليون ومانشستر وليدز مثالا . ففى ليون كان التسل القديم — Croix Rousse — يعج بالحياة وضجيج مصانع الحرير قديما ، ولكنه الآن لا يملك الا قليلا جدا من الورش ، لأن الغزل والنسيج أصبح يتم الآن فى المدن الصغيرة التابعة المحيطة . أما ليون نفسها فتتسلم الحرير الخام وتهتم بالموضة الباريسية وتعهد الموديلات وتعهد الرسوم وتعطى طليات الأقمشة ، ثم — بعد النسيج — تجمع الانتاج وتتعهد بالتسويق . ولقد شبهت هذه العملية وهذا الدور بحق بدور المهندس الذى يقوم له المقاول بعملية البناء ، أو بدور ناشر العاصمة الذى يعقد اتفاقا مع مطبعة اقليمية .

بالمثل مانشستر التى كنا نقول عنها حتى وقت قريب أنها المصنع وليفربول المتجر . فالغزل والنسيج يتم الآن حول مانشستر ، بينما هى تعطى أوامر الطلبات وتتبع الموضة وتحدد أسعار الغزل والنسيج والبيع . . . الخ كذلك ليدز التى تحتل مركزا مشابها جغرافيا وصناعيا لمانشستر :

«Like the leading city of the cotton industry, it has more the character of a commercial than a manufacturing centre..»

هكذا تصبح فكرة المدينة الصناعية معقدة باستمرار ، وليس دور مدينة المكتب الرئيسى عادة الا تنويعا لنجاح صناعى عظيم . وهكذا تصبح الوظائفان الكبريان فى جغرافية المدن ، التجارة والصناعة ، يصبح من الصعب تمييزهما وفصلهما عن بعضهما البعض فى تطور المدينة . ففى كل مدينة تجارية تتداول السلع كما رأينا تستقر صناعات لتحويل هذه السلع ، وليس ثمة ميناء كبيرة بلا صناعة . والعكس صحيح ، ان تصبح المدن

الصناعية الكبرى غالبا مراكز تجارية للمناطق الصناعية . وبهذا تتكامل
الموظفتان في المركب الوظيفي للمدينة .

التحول الى الخدمات الاقليمية

تبدأ المدينة الصناعية المتخصصة غالبا بلا جذور اقليمية او علاقات
مع ريفها المحيط . ولكن تطورها الداخلى لا يلبث أن يسبب تطورا فى علاقاتها
وتوجيهها الاقليمى . فمع نمو المدينة يحتاج السكان الصناعيون الى حلقات
متكاثفة من أصحاب الحرف والخدمات التابعة ، فتتقاطر الوظائف غير
الصناعية كالخدمات الاجتماعية والترفيه والتغذية والنقل والتجارة
... الخ . يساعد على جذبها أن نجاح المدينة الصناعية يعنى بالضرورة
نموها كعقدة مواصلات يسهل الانتقال اليها . ويمكن القول بأن كل ارتفاع
فى مستوى الفن الصناعى من شأنه أن يخفض نسبة عمال الصناعة ويرفع
نسبة عمال الخدمات فى المدينة الصناعية ، لأن ارتفاع مستوى تكنولوجيا
الصناعة يزيد من انتاجية وحدة العمل ومن مستوى الدخل وساعات الفراغ
المتروكة مما يدعو الى زيادة الطلب على الخدمات بايوائها ، او قد يؤدى الى
ايجاد فائض من العمل زائد عن حاجة الصناعة فيتجه فى النهاية الى الحرف
الأخرى التابعة .

والواقع أن أبرز حقيقة معاصرة فى حياة المدن اليوم هى ارتفاع مستوى
المعيشة والرفاهية ، وبالتالي نسبة المشتغلين بالخدمات على المشتغلين
بالانتاج . وقد وصل كولن كلارك الى انتباء هام وهو أن المدينة الصناعية
تتحول بسرعة الى مدينة خدمات . واذا كانت الثورة الصناعية الأولى
تتلخص فى استخدام الآلة محل اليد mechanisation فان الثورة الصناعية
الثانية التى بدأت أخيرا - استخدام الآلة فى تشغيل الآلة automation
قد تنبئ ببطالة صناعية فى المدى القصير ، ولكنها على وجه اليقين ستؤدى

الى زيادة هائلة فى نسبة العاملين فى الخدمات فى المدى الطويل . أى
ستضاعف من تحول المدينة الصناعية الى مدينة خدمات .

واذ تتحول المدينة الصناعية الى الخدمات ، تبدأ علاقتها بالاقليم
الريفى تتغير . فبعد أن كانت تعيش لنفسها كنبت طفلى ، تبدأ تحتاج
الى مزيد من منتجات الاقليم الزراعى وتقوم بمده بحاجاته من الخدمات
المركزية . وتبدأ تضيق بتلك الهوة الأدبية التى تفصل بين مدن الفحم
الصناعية والريف الزراعى . هذا ملموس مثلاً فى المدن الصناعية البريطانية
التي تتحول باطراد الى مدن متروبوليتانية ، أى الى عواصم اقليمية ترتبط
بعلاقات عضوية مع اقاليمها . والواقع ان أغلب الدراسات المدنية تميل
الى النظر الى الصناعة فى اطار المدينة نفسها . ولكن ديكسون يحتج على هذا
الاتجاه وينقده بقوة ، ويصر على دور الاقليم المحيط بالمدينة فى توجيهه
وتحجيم الصناعة فى المدينة . ويعتقد انه لم يقدر حق قدره لآن . ويؤكد انه
ربما قد تكون قاعدة الهرم الحرفى فى المدينة هى الخدمات الاقليمية أكثر منها
الصناعة المتخصصة كما هو المفروض دائماً . فوظائف المدينة الصناعية
كعاصمة اقليمية قد تصبح هى مبرر وجودها .

وللصناعات ذات التوجيه الاقليمى وجهان . فهناك ، أولاً ، صناعات
ما بعد المزرعة post-farm ، فتنصرف المدينة الى تصنيع الخامات
المستمدة من الاقليم المحيط - كالخشب والواشى للذبح وتعبئة اللحوم
والحاصلات الزراعية كمصانع البنجر والجة وطحن الحبوب والتعليب ،
وعمليات التشطيب finishing للمنتجات المصنوعة كالصبغة للمنسوجات .
وهناك ، ثانياً ، صناعات ما قبل المزرعة pre-farm ، كل من السلع
الانتاجية والاستهلاكية ، مستوردة بالجملة من مراكز أخرى ، قد تصنع فى
المدينة للتوزيع على اقليمها التابع - كآلات الزراعة والمخصبات والحصى
والآلات والتسهيلات الحضارية الحديثة .

الفصل الخامس

الوظيفة الصحية والترفيهية

قد يبدو غريبا الجمع بين هاتين الوظيفتين المتناقضتين ، فيما وظيفتا المرضى والأصحاء . ولكن الواقع أن بينهما ارتباطا كبيرا . أولا لأنهما تتداخلان كثيرا من الناحية المدنية : فمشاتى الريفيرا مجال للسياحة والعلاج معا ، وعيون فينى المعدنية هي للاستشفاء والترفيه معا . ولكن من المهم جدا أن الوظيفتين تشتركان فى سمات وخصائص عمرانية ومدنية أساسية تجعلهما من عائلة وظيفية واحدة . فهما قبل كل شيء من وظائف الخدمات . ورغم أن بعضا من عناصرهما عرف فى الماضى على نطاق ضيق . إلا أنهما معا تعدان من الناحية العملية طفرة جديدة تماما فى وظائف المدن ، فنحن ازاء وظيفة حديثة جدا ، بنت العصر الصناعى .

ثم هما تشتركان فى أنهما أساسا من وظائف « البطالة » - إذا جاز أن يكون للبطالة وظيفة . فالوظيفتان تخدمان حاجة سلبية وعناصر خاملة وإن يكن مؤقتا ، سواء مرضى لا يعملون أو أصحاء ينشدون الراحة والترفيه . وقد ظهرت الحاجة الى هذه البطالة كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة للانقلاب الصناعى : فالصناعة والمدينة أبعدت الانسان عن الريف والطبيعة ، فظهرت الوظيفتان « كمصحح » لأخطاء حياة المدينة الصناعية . ولكن المتناقضة الهامة هي أنه للهرب من المدن ، كان لابد أن تنشأ لذلك مدن جديدة خاصة ! وهكذا فليس للعمل وحده مدن ، وإنما للبطالة أيضا مدنها . . . من هنا فئة كاملة من المدن الجديدة المتخصصة . على أن هذه المدن بطبيعة الحال لا يمكن تصورهما إلا على هامش حياة مدنية أخرى حقيقية منتجة .

كذلك تشترك الوظائف في انهما وظائف موسمية مؤقتة ، لا تستمر طوّل العام . ولهذا تمتاز مدنها بأنها تتألف من نوعين من السكان : سكان مقيمون resident ، وهم الأقلية ، وهم العاملون أو العنصر الموجب ، وسكان عابرون pop.flottante ، وهم الأغلبية ، وهم الخاملون أو العنصر السالب .

ويترتب على الطبيعة الفصلية لهذه المدن انها تواجه مشكلة خطيرة مشتركة ، هي الفصل الميت saison-morte . فنشاط هذه المدن موسم قصير - أحيانا جدا - ويظل الجزء الأكبر من العام فصل بطالة . فمشكلة المدن التي تتخصص في خدمة البطالة الموسمية هي البطالة الموسمية ! وتختلف أنواع هذه المدن في طول وقصر الموسم ، فهو في المدن الصحية أطول عموما من الترفيهية ، لهذا تحاول هذه الأخيرة بكل وسيلة إطالة الموسم باغراء الرواد بتخفيض التكاليف والأسعار قبل وبعد قلب الموسم . كذلك قد تساعد « الموضة » ، حيث أصبحت مشاتي الريفيرا مثلا مصايف أيضا ، وحيث أصبح الجليد في الجبال هواية في الشتاء بمثل ما أن الجبال مصايف بالمطبع . ومع ذلك كله تظل مشكلة الموسم الميت قائمة . وهذا يؤدي الى مشكلة البطالة بالنسبة للسكان المقيمين ، ويحاولون حلها بالاعتماد على العمل الفني الأرقى المجلوب من الخارج والسدى يتحرك من مدينة الى أخرى اثناء الموسم ، والاكتفاء بجمع العمل غير الفني محليا .

هذا من ناحية السكان . ولكن من ناحية المدن نفسها ، نجد انها تمثل رأسمال مدنيا لا يستغل أو يستثمر استثمارا كاملا ، فهي مهجورة معظم العام . على أنها في الواقع تمثل رصيذا احتياطيا من المدن للطوارئ والأزمات . فليس أصلح منها للمؤتمرات والاجتماعات ، ومن هنا الدور

تليارز الذى تلعبه مدن الترفيه فى المؤتمرات السياسية والديبلوماسية :
هنا سببا ، سان ريمو ، لوكارنو ، رايالو ، جنيف ، مونترو ٠٠٠ الخ ، هذا
بينما كانت فيشى جاهزة بالطبع لاستقبال حكومة فرنسا بعد سقوط باريس .
وهنا تبدو حقيقة هامة وهى ترف حضارة المدن الحديثة . ان أن لدينا لأول
مرة عددا من المدن اكبر مما نحتاج اليه دائما فى الواقع .

المدن الصحية

قد تكون هذه المدن - او بعض انواعها على الأقل - ظاهرة اقدم من
المدن الترفيهية ، وهى كذلك أكثر دواما على مدار السنة . فهى الى حد ما
مدن دائمة أكثر منها موسمية . ولكنها من الناحية الأخرى اقل انتشارا
وعددا بطبيعة الحال ، كما أنها لا تخلق الا أحجاما صغيرة بالقياس الى
المدن الترفيهية . وهى تختلف عن الأخيرة كذلك فى انتخابها الديموغرافى ،
فهى فى مجموعها تمتاز بمتوسط أعمار مرتفع بكثير ، بل معظمها مدن
الشيخوخة ، ولكنها غالبا لا تنتخب الا العناصر الموسرة لأنها كمدن علاج
تمتاز بالتكاليف الباهظة . وهى كذلك تختلف عن المدن الترفيهية فى أن
الموضع فيها اعتبارا حاسما تتضاءل أمامه صعوبات الموقع أو اعتباراته ،
لأن مواضعها تتحدد عادة تحديدا ضيقا صارما بالضرورات الطبية والصحية .
ويمكن أن نصنف هذه المدن الصحية الى ثلاث فئات : مدن المياه المعدنية ،
ومدن المصحات ، ومدن الاعتزال .

مدن المياه المعدنية

stations thermales ، villes d'eaux ، inland spas.

هذه هى مدن الاستشفاء villes de cure ، فقد عرفت القيمة العلاجية
لمياه العيون الساخنة والمعدنية قبل أن تعرف قيمة الأوكسجين
على قمم الجبال أو اليود على ساحل البحر بزمان طويل جدا . بل لقد
قدست بعض هذه العيون فى الماضى . وقد جعل الرومان خاصة من

الاستشفاء بالحمامات المعدنية ابتداء من اكس ليبان Aix-les-Bains حتى Aix-la-Chapelle فنا ونظاما كاملا ، حتى أن معظم أسماء المحطات المعدنية في فرنسا بين الراين والبرانس تحمل كلها أصولا لاتينية toponymes . وفي القرن ١٨ أصبحت العيون المعدنية قبلة الطبقات الحاكمة والارستقراطية في أوروبا. حتى كانت نهاية القرن ١٩ هي أوج هذه « الموضة » .

ولكنها بعد ذلك بدأت تضعف وتحل محلها « موضة » صحية وترفيهية أخرى . فهي اذن مرتبطة بالذوق الاجتماعي . وهي كذلك مرتبطة بالظروف والتغيرات السياسية . فكل حاكم كان يفضل مدينة معينة. ويتبنها فتنتعش : مثلا في انجلترا ارتبطت Tunbridge Wells باسم شارل الثاني ، مثلا الامبراطور فرانسوا جوزيف انصرف الى ايشل Bad Ischl ، وفي مصر بدأت حلوان لصلحة اسماعيل . كذلك لعبت مدن الحمامات دورا سياسيا معروفا في التاريخ لكونها ملتقى الطبقات الحاكمة : مثال ذلك امز وبلومبير ، بينما أفادت اكس ليبان من العلاقات السياسية الخاصة بين فرنسا وايطاليا ايام نابليون لموقعها على الطريق .

والحمامات المعدنية كموضع ظاهرة جيولوجية ، ترتبط خاصة بالمناطق الجبلية حيث تتوفر الشقوق والفوالق التي تتفجر منها المياه المعدنية . ففي انجلترا : باث تشلتنهام ، هاروجيت ، تنبريدج ولز . وفي فرنسا : فيشي ، روايا Royat ، Mont-Dore ، Bourboule في الهضبة الوسطى ، بلومبير ، فيتسل Vittel وغيرها على حواف الفوج . Ax-les Thermes ، Caunterets ، Bagnères-de-Luchon في البرانس ، اكس ليبان في الألب . لكن أوروبا الوسطى هي أغنى منطقة بمدن العيون المعدنية الرئيسية الكبرى ، حيث تتفجر العيون على طول انكسارات الجبال الهرسينية . ثمة منها فيزبادن Wiesbaden ، Marienbad .

Kesselbrunnen في ألمانيا ، ولكن أهمها جميعا كارلوفى فارى فى تشيكوسلوفاكيا (كارلسباد سابقا) .

ولكن لابد الى جانب الموضع من موقع ملائم ليسهل الوصول ، رغم أنه شرط أقل منه فى المدن الترفيهية مثلا ، إذ أن جاذبية المعيون قاصرة أساسا على الطبقات الغنية . فمن الملاحظ أن مدن المياه المعدنية الفرنسية نمت فى القرن ١٨ خاصة ، لأن هذا هو الوقت الذى نشأت فيها شبكة الطرق الهامة ، وعين مثل Illidze قرب سراييفو لم تصل الى أى درجة من الأهمية رغم ميزاتها المائية الكبيرة ، وذلك لتطوحيها عن طرق الحركة وكتل السكان الرئيسية فى أوروبا ، بينما تتمتع حمامات وسط أوروبا بموقع ممتاز بالنسبة لكل القارة .

ولم يزدد الاقبال على مدن الحمامات الا بعد قدوم السكة الحديدية ، ولكن لم يستمر هذا طويلا حتى تحول الاتجاه عنها بوجه عام . وموسم الحياة فى هذه المدن هو الصيف la belle saison ، رغم أنها تقفز تماما فى بقية السنة بطبيعتها . وتظهر حول العين مدينة من الفنادق وبيوت الضيافة ، وغالبا تكثر الفنادق الضخمة التى تبت على السفوح والمنحدرات ، وتقيم بيوت الكماليات الغالية الفاخرة فروعا لها ومحلات . ويستدعى وجود طبقة غنية من المتعطلين مؤقتا تضخم الوظائف الترفيهية من فرق فنية وكازينوهات . الخ .

لكل هذا تمتاز هذه المدن الانيقة بالنظافة وروعة اللاندسكيب والحدائق والغابات الصناعية التى توفرها بلديتها من ضرائب غير مباشرة على الرواد الأغنياء . ومن الطريف ان كل شئ فى المدينة غال باهظ الا الماء المعدنى نفسه ، فهو بالمجان . لكن هذا كله لا يحقق الا أحجاما ضئيلة للمدن : بضعة آلاف غالبا ، كمدن حمامات البرانس ، تصل الى ثلاثين ألفا فى فيشى عاصمة المحطات المعدنية بفرنسا . ومن الناحية الأخرى (م - ١١ جغرافية المدن)

تشيد الدورة الموسمية طوفانا من الغرباء : فكارلسباد سجلت فى سنة ١٩١٣ رقمها القياسى ٧٠ ألفا من النزلاء ، وفيثى وصلت الى ١٩٧ ألفا فى ١٩٢٤ ، ولكنها فى ١٩٥٠ تتراوح حول ٩٥ ألفا .

مدن المصحات

villes sanatoria . منذ منتصف القرن الماضى عرفت قيمة الشمس والهواء الصحية وخاصة فى علاج السل ، لاسيما الرئوى ، الذى هو جزئيا نتيجة لحياة المدن الجديدة المتوترة . ولهذا جمع المرضى فى مصحات لم تلبث أن نمت الى مدن طبية حقيقية . وأصبح العلاج صناعة حقيقية ، وأضيفت الى مدن الموتى ومدن الأحياء المألوفة فئة جديدة ، مدن المرضى villes de malades . وهذه المدن أساسا من « مدن الشمس » ، فهذا أساس العلاج ومبرر وجود المدينة . وقد حدد هذا بالدقة موقعها : فهى تحتاج الى هضاب جبلية عالية ، مشمسة ، فى حمى من الرياح والرطوبة ، موفرة العزلة والهدوء مع عدم صعوبة المواصلات .

ولقد كانت سويسرا الألبية هى الرد : فنجد Leysin ، Berck ، ولكن دافوس Davos فى الجنوب الشرقى هى المركز الرئيسى . فمثلا دافوس (= Magic Mountain) على ارتفاع ١٥٤٠ مترا أى فوق مستوى اقصى الأمطار ، أى جافة ، وهى تقع فى واد ألبى على سفحه المشمس adret لا الظليل ubac ، وهى بهذا أيضا فى ظهر الكتلة الجبلية وفى حمى من الرياح الباردة الشمالية . لهذا نمت من قرية حجمها ١٦٨٠ نسمة فى ١٨٥٠ الى مدينة حجمها ١٠ آلاف . وبالإشل Leysin ، لم تكن سوى قرية - ٢٩٧ نسمة - فى ١٨٨٨ ، والآن ٥٠٠٠ .

وفى مدن المصحات هذه يخضع كل شئ لشروط العلاج . فالنقل

الميكانيكى ومصادر الضوضاء ممنوعة . وليس هنا مجال للوظيفة الترفيهية

مطلقا بعكس مدن المياه المعدنية ، لا سيما أن الخوف من العدوى يطرد الأصحاء . ولهذا تظل مدن المصحات مدن مرضى ، وبالتالي أصغر حجما دائما من الأنواع الأخرى من المدن الصحية . ويمكن أن نضيف من المدن الصحية فى أمريكا : ساراتوجا (نيويورك) ، روتشستر - Elton Clinic (مينسوتا) ، Topeka كانزاس) .

مدن الاعتزال

(villes de retraités) . هذه ليست مدنا متخصصة ، ولكنها تختلط بالمحطات المناخية التى تمتاز بالجو الحليب والحياة الوداعة . فاليها يعتزل الشيوخ . وتلعب نيس ومدن الكوت دازير هذا الدور غالبا . وبالمثل « مدن الشواطىء » seaside resorts فى انجلترا مثل برايتون وبورنموت Bournemouth . كذلك يظهر هذا النمط فى المدن الصغرى حول العواصم ، فكانت فونتنبلو فى وقت ما تؤدى هذه الوظيفة . وهذه المدن تشبه مدن السياحة فى أن سكانها فى حالة بطالة وسلبية ، ولكنها تختلف عنها فى أنها دائمة .

المدن الترفيحية

هذه المجموعة أحدث عموما من المدن الصحية ، فكلها لم يعرف قبل الانقلاب الصناعى تقريبا . وهى فصلية بصورة أقوى من المدن الصحية ، ولكنها أوسع انتشارا جدا وأكثر عددا وأهمية وأكبر حجما . وقد تطورت هذه المدن تطورا ديمقراطيا واضحا ، فأصبحت مفتوحة لمعظم الطبقات الاجتماعية . وهى بعكس المدن الصحية تمثل قطاعا كاملا من هرم السن . ونظرا لطبيعة أغلب أنواعها الديمقراطية ، فهى مرتبطة كثيرا بسهولة الوصول اليها ، أى الموقع بالنسبة لتركز السكان ، فهنا يغلب الموقع على الموضع بصورة حاسمة تختلف عما فى المدن الصحية .

ويمكننا أن نميز في المدن الترفيهية بين عنصرين أساسيين : مدن السياحة tourist ومدن العطلات holiday resorts . والأولى أقل شعبية وموسمية ، ويمكن تقسيمها الى مدن المشاتي ومدن المحطات الجبلية . ومع ذلك فالتفرقة بين السياحة والعطلة تفرقة ضعيفة ، فهناك تداخل كبير بينهما ، ولهذا فسنقسم المدن الترفيهية عامة الى أنواع ثلاثة ، مدن المشاتي ، والمحطات الجبلية ، ومدن العطلات .

مدن المشاتي

winter resorts . هذه أقرب مدن الترفيه شبيها بمدن العيون المعدنية . فهي نسبيا أقدم أنواعها كما أنها أكثرها دواما ، ومن ثم قريبا من المدن الكاملة . وأخيرا تقتصر عمليا على الطبقات الغنية . والحاجة الى هذه المدن تظهر في العروض العليا الباردة ، وكانت أشد فيما مضى حين كانت فنون التدفئة متاخرة . فهي اذن من « مدن الشمس » أساسا ، ولذا لا بد أن تقوم في عروض أسفل . أى أن ارتيادها يعنى تغييرا كبيرا في خط العرض ، أى رحلة طويلة باهظة ، وهى بذلك لون من الترحل المدنى تماما nomadism ، بمعنى آخر من الترف المدنى ، ولهذا تخلق مدن الترف villes de luxe ، ولا تنتخب بالتالى الا العناصر الغنية .

ولقد بدأت هذه « الحركات الفصلية أو الترانس هيومانس المدنى » حديثا نسبيا ، من منتصف القرن ١٨ أى منذ بدأت الرأسمالية تنمو . وكان قطبا هذه الهجرة الفصلية هما : شمال أوروبا ، ولكن بريطانيا خاصة حتى أضيف الأمريكان أخيرا ، كالمصدر ؛ وساحل البحر المتوسط الشمالى ، ولكن الريفيرا الفرنسية والايطالية خاصة ، كالمورد . وسهل هذه الحركة توفر خطوط التضاريس الملائمة كفتحة الرون ، وممرات الألب . « هكذا - كما يقول ماكس سور - تكونت جماعة من البشرية تحمل معها ترفها ،

يوطالمتها ، وغرورها ، جارة وراءها خدمها ومورديها وطفلييها • هؤلاء
الرحل لهم محطاتهم التي تنظم بحسب الموسم فى المناخات السعيدة التي
انتقتهـا الموضة : ساحل الزمرد Côte d'Emeraude ، وساحل
الفضة Cote d'Argent ، وساحل الـآزورد Cote d'Azur ،
والريفيرا •

هكذا فى حماية حائط الألب من الرياح الشمالية ، وفى دفء مياه
البحر المتوسط ، تحولت الريفيرا الى عقد متصل من مدن المشاتى العالمية
التي « تتاجر » فى المناخ كما يقول هنتنجتون : كان Cannes ؛ جراس
Grasse ، سان رافاييل San Raphael ، سان تروبي St. Tropez
وانتيب Antibes ، نيس ، منتون Menton ،
موناكو . مونث كارلو على الريفيرا الفرنسية أو الكوت دازير
Côte d'Azur • وعلى الريفيرا الايطالية : سان ريمو فى الريفيرا
الغربية Riviera di Ponente ، ورابالو Rapallo فى الريفيرا
الشرقية Riviera di Levante • كذلك أفادت كل مدن شبه جزيرة
ايطاليا : البندقية ونابولى (جزيرة كبرى واسكيا) • وتنتمى الى الفئة
نفسها ابيثا Iviza فى البليار ، وعواصم جزر الأزور (الأثور) وكناريا فى
المغرب ، ويالتا على القمر « ريفيرا البحر الأسود » فى الشرق حيث كانت
مشتى الارستقراطية القيصرية ولا زالت مشتى الاتحاد الآن بجانب سوتشى •
ولقد أضيفت بعد ذلك فى نفس العروض والمناخ فى العالم الجديد مدن المشاتى :
ميامى فى فلوريدا ، لوس انجلس وسان دييجو فى كاليفورنيا •

ولكن هناك الى جانب المشاتى الساحلية ، المشاتى الداخلية • ففي أوربا
خط أوسط على بحيرات الألب المدافئة نسبيا فى سويسرا وايطاليا حيث
يجتمع المناخ واللاندسكيب الجبلى : كومو ، لوجانو Lugano فى

ايطاليا ، مونتريه ، لوزان ، وجنيف على بحيرة ليمان Lemane في
سويسرا . ولكل بلد مدن المشاتي المحلية بدرجة أو أخرى : أسوان في
مصر ، وفي الشام أريحا Jericho في غور فلسطين المنخفض الدافئ .

وفي دراسة مدن المشاتي يلاحظ أن معظمها ورث موانئ صغيرة قديمة.
للصيد ، كما في الريفيرا ، لأنها غالبا مواضع اثبتت الخبرة الطويلة جودتها .
ولكن المهم هو الموقع بالنسبة للكتل السكانية الرئيسية . فاذا نجح المشاتي
نما بسرعة والى حجم كبير . فمثلا تبلغ بياريتز نحو ٣٠ ألفا ، وكان ٤٠
ألفا ، بينما ارتفعت نيس من ٢٥ ألفا في ١٨٢٠ ، الى ٢٤١ ألفا في ١٩٣٦ .
والى ٢٤٤ ألفا في ١٩٥٤ . بل نمت ميامي بسرعة أشد : من نحو ٥٠٠ نسمة
في ١٨٩٦ ، الى ٣٠ ألفا في ١٩٢٠ ، الى ١٢١ ألفا في ١٩٢٦ ، الى ١٧٢
ألفا في ١٩٤٠ ، الى ٢٤٩ ألفا في ١٩٥٠ ! على أن تضخم هذه المدن يرجع
جزئيا الى أن كثيرا منها بدأ يؤدي وظيفة المشاتي والمصيف معا .

ولكن هذه المدن تتلقى اعدادا ضخمة في الموسم مما يجعل الفارق
بين السكان الدائمين والعابرين شديدا . وتتضخم هذه المدن الفخمة
بما تجتذبه من وظائف وخدمات الترفيه الرياضية والثقافية العديدة لا سيما
الترفة منها . فمثلا نيس هي أهم مراكز الحلى والمجوهرات في فرنسا
بعد باريس ، وهي بالفعل « عاصمة الشتاء » . وتحمل كل هذه المدن
طابعا وظيفيا معينا : طابع مدن الخدمات ، والخدمات الترفيه :

«Toute la vie est ordonnée pour satisfaire aux besions, aux
snobismes et aux vanités, parfois aux vices, d'un petit groupe
d'errants qui transporte avec lui sa soif de plaisir et son ennui.
La population indigène elle-même, qui vit de ces nomades, en
reçoit une empreinte souvent regrettable.»

المحطات الجبلية

« المحطات الجبلية من أكثر أنواع السياحة شيوعا ، ولكنها لم تنتشر الا حديثا . واذا كانت الوظيفة الترفيهية للمحطات بطبيعتها ظاعنة vagabond ، الا أنها تحتاج فى تنظيمها الى مراكز وافية ، الى مدن . والمحطات الجبلية وظيفتها كمصيف أو كمشتى ، ولو أن اللونين بدأ يختلطان فى كثير من المناطق . ومع ذلك فالجبال كمشتاتى هى أقرب الى السياحة ، وكمصايف هى أقرب الى مدن العطلات .

١ - المحطات الصيفية . فالمحطات الصيفية تكثر خاصة فى العروض السفلى حيث تكون السهول حارة أو رطبة صيفا ، فتظهر المدن الفصلية « مدن الصيف » على المرتفعات : سملا فى الهند حيث كانت تنتقل حكومة دلهى ، ودارجيلنج حيث كانت تنتقل ادارة البنغال . ومن الأمثلة سرسنگ فى شمال العراق . وينتقل السكان من سيدنى الى مرتفعات الجبال الزرقاء Blue Mts. صيفا . وقد انتشرت هذه المدن الصيفية خاصة مع الاستعمار الأوروبى فى العروض المدارية لأسباب واضحة . فقد أنشأ الأوربيون كثيرا من « المحطات التلية Hill Stations » للعطلات : مثل Hill Station قرب فريتون ، Dalaba فى غينيا ، Bamenda فى نيجيريا ، وبالمثل كانت Buea محطة صحية وعاصمة معا أيام الألمان فى الكمرون ، وبويتنروج Buitenzorg فى جاوة كمصحح مدنى ومصحح لجاكرتا .

٢ - المحطات الشتوية . أما المحطات الشتوية فقد ساعدت المواصلات الحديثة وطرق السيارات والتلفريك téléferique على تقدم ونشر السياحة والرياضة الجبلية والتسلق والتزلج . وفى المناطق الجبلية كثير من الأماكن التى تعد لهذه الأغراض ، مع ملاحظة أنه حيث توجد قطاعات

من حقول الفحم أو التعدين وبالتالي النقل والضوضاء تختفى الوظيفة الترفيهية . فى تلك المناطق تكفى بضعة فنادق لكى تصبح مدينة جبلية صغيرة winter sports centre . لكن هذا لا يكفى ، بل لابد من مراكز تموين واحتشاد واعداد تخرج منها السياحة الجبلية للتغلغل فى المنطقة . فتنحول « مراكز الأساس » هذه الى مدن حقيقية ، ولابد لها من المواقع الممتازة ، عادة فى مقدم الجبل .

ويمكننا أن نمثل لهذا بدراسة تفصيلية لستيفن جونز Stephen B. Jones عن مناطق السياحة الشهيرة بانف وجاسبر Jasper - Banff ، فى الروكى الكندية التى تعتبر من أجمل مناطق السياحة فى العالم . فلما كانت السياحة تاتى من الشرق ، لأن الغرب جبلى بطبيعته كما فى كولومبيا البريطانية ولا يحتاج الى الانتقال ، فان هناك سلما ثلاثى الدرجات من المراكز السياحية . ففى النطاق الشرقى من الروكى حيث الحركة والمواصلات والموقع الميسور نظرا للانخفاض النسبى ، تقوم « مراكز الأساس headquarters resorts » ، وهى الأقرب شبيها بالمدن وقد تظل مشغولة طول العام ، ويمكن فيها تعدد وسائل الترفيه والرياضة من الملاعب والملاهى ... الخ . ويمثل هذا النوع بانف وجاسبر . ثم هناك الى الغرب نطاق اوسط أكثر ارتفاعا ووعورة وروعة فى مناظره الطبيعية ، والمراكز هنا صغيرة متطوحة وكل وظيفتها أن تكون هدف المغامرة السياحية ، ولذا تسمى « مراكز الأهداف objective resorts » . وأخيرا الى الغرب تنخفض الجبال وتقل روعة اللاندسكيپ ويشق الوصول ، ولهذا تندر للمراكز السياحية وتصبح غير مطروقة : أنها « المراكز الجانبية wayside resorts » ...

هكذا اذن كقاعدة عامة تخلق السياحة الجبلية قرب أقدامها أو

مقدمها مراكز مدنية حقيقية • من مراكز الأساس هذه فى أوربا : سامون Chamonix فى وادى الآرف Arve ، حيث تمون كل فنادق وفيلات منحلون مون بلان الهامة فى السياحة الجبلية • وهناك Tatranska Lomnica • Zakopane على جانبى منطقة تاترا Tatrys فى بولنده وتشيكوسلوفاكيا على الترتيب • سالتزبورج وبرختسجادن Berchtesgaden فى الألب الشرقية ، انترلاكن وتزرمات Zermatt فى سويسرا ، وانسبروك فى النمسا ، وكورتينا دامبتزو Cortina d'Ampezzo فى ايطاليا • وفى سويسرا وحدها ٧٠ مركزا من مراكز الرياضة الشتوية •

مدن المصايف البحرية

summer seaside resorts • هذه ظاهرة حديثة جدا نسيبها ، اذ لم تقدر الأهمية الصحية للسباحة وماء البحر الا منذ القرن ١٨ • وفى القرن ١٩ روجت لها المهنة الطبية ، فتحول الاهتمام من المياه المعدنية الى مياه البحر ، وقادت الملكية والأرستقراطية فى انجلترا خاصة هذه « الموضة » • واتفق هذا زمنيا مع الانقلاب الصناعى وظهور مدن الفحم الخانقة من ناحية ، وانقلاب المواصلات الحديدية من ناحية أخرى ، وانتشار الأمن على الساحل الجنوبى الانجليزى بعد الحروب النابليونية من جهة ثالثة ، وارتفاع مستوى الدخل والمعيشة والرفاهية عامة من جهة أخرى • وكانت النتيجة أن ظهرت كمصحح وكرد فعل ونتيجة مباشرة للعصر الصناعى فى بريطانيا التى تمتاز بسواحل مترامية من كل ناحية ظهرت فئة جديدة ، متخصصة جدا من مدن « البلاج » أو الشواطىء ، على نطاق ليس له الآن مثيل فى أى بلد آخر • وأصبحت مصايف الشواطىء « عبادة » cult تقليدية ، وأصبح نبض سكان المدن بين الداخلى والساحل ، فى حركة كالم والجزر تنتظم ملايين السكان سنويا ، ظاهرة هائلة مثيرة واسعة النطاق جدا •

وربما كانت مدن المصايف البحرية لهذا كله أهم وأشيع أنواع مدن.
الترفيه . وإذا كانت مدن المشاتي الساحلية قاصرة على نطاقات عرضية
مركزة معينة ، فإن مدن « حمامات البحر » هذه عالمية تقريبا ، فلكل بلد
شواطئه ومصايفها . وإذا كانت المشاتي الساحلية بالضرورة من مدن
السياحة ، فإن مدن السياحة هذه villes balnéaires ، هي من « مدن
العطلات » ، ولذا فهي تتلقى مختلف المستويات الاجتماعية والاقتصادية
وتأخذ نمطا موسميا فصليا أشد وضوحا . وهذه المدن تلعب فيها حرفة
الضيافة وبيوت الضيافة guest houses دورا بارزا حتى سميت مع غيرها
من مدن الترفيه « بمدن البنسيونات pensionopolis ».

ويتطلب المصيف عادة موقعا يتوفر فيه شاطئ متدرج رملي ناعم
نظيف . ولهذا تلعب فيه التفرية والارساب دورا هاما ، مثل رأس
البر وبورسعيد . وتنمو المصايف عادة كالشريط الضيق على طول الجبهة
المائية ، ولهذا تكثر ظاهرة التحامها ببعضها البعض مثلا برايتون - هوف
Hove ، Mers—Tréport ومواقع المصايف نوعان : الأول قديم موروث
غالبا من ميناء صيد صغيرة قد يكون بعضها بدأ بداية متواضعة قبل
العصر الحديث حين كان البعض يذهب اليه ويقوم في حجرات من أكواخ
الصيادين ، ثم نجح فيما . مثال ذلك برايتون ومارجيت Margate ،
هستنجز ، وويثم Weymouth ، وأوستند . والنوع الثاني جديد صنع
لخدمة مراكز هامة مثل لي توكيه Le Touquet وسوث اندند Southend ،
وبلاكبول ، Paris - Plage ، Stella - Plage .

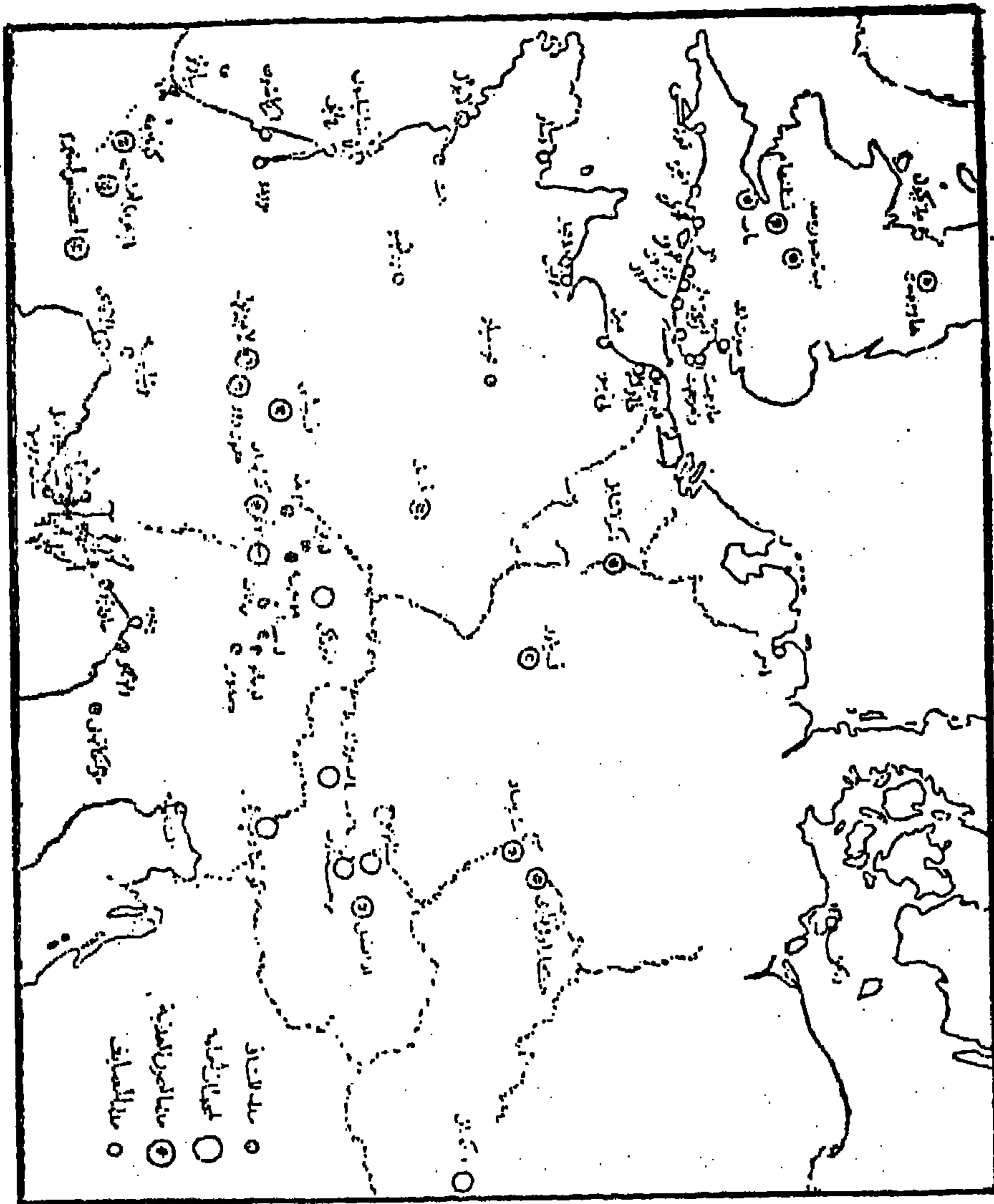
اذن فليس هناك نقص في الغالب في المواضع الصالحة ، ولهذا
فالهم هو الموقع ، الموقع بالنسبة لكثرة السكان الكبرى . فلما كانت
المصايف أساسا من مدن العطلات ، فلا ينبغي لها أن تبعد كثيرا عن

معدن المصدر • ولهذا تتعدد مواقع المصايف بحسب تعدد المدن ومراكز العمران الداخلية • فأحيانا تجد المدينة بلاجاتها عند أبوابها : مثل ريجا والاسكندرية • ولكن الغالب أن لكل مدينة داخلية البلاج المقابل : ليل لها Malo - les - Bains ، Wimsreux ، ولنانت La Baule ، وبواتيه Chatelaillon ، وبوردو Arcachon ، Royan ، مونبيليه لها Palavas .

على أن هذه حالات فردية صغيرة ، ويمكننا أن نميز بوجه عام بين نوعين من أصول المصايف : فهناك تقريبا مصيف أو أكثر لكل حقل فحم رئيسي كثيف السكان ، ثم هناك لمعظم العواصم الكبرى مصايفها المجاورة • فهناك بلاكبول لخدمة حقول فحم لانشكير Whitley Bay لحقول يوركشير ، بينما خلقت لندن حولها نطاقا كاملا : سوث اند ، مارجيت ، وامزجيت ، هستنجز ، ويمث ، ايستبورن ، برايتون • وبالمثل خلقت باريس فى شرق نورماندى سلسلة : تروفيل Trouville ، دوفيل Deauville وفى بريتانى : دينار ، لابلول ، وفى بيكاردى Paris-Plage • وفى ألمانيا حيث الساحل رملى منخفض تكثر المصايف • ومناخ مصايف ساحل بحر الشمال اعدل من مصايف ساحل البلطيق ، ولكن بحسب الموقع ترتبط الأولى بحقول فحم الراين ، بينما ترتبط الأخيرة خاصة مصيف Rugen بكتلة سكان العاصمة برلين •

ولكن الموضع والموقع لا يحددان دائما أهمية المصايف • بل لابد من دفعة الدعاية والموضة • فبعض المصايف تنجح بفضل جهود شركات السكك الحديدية فى جذب الناس اليها - بل هى أحيانا من صنعها • أما الموضة فهى من وضع الحكام والأغنياء ، ففي انجلترا يرتبط اسم جورج الثالث بويث ، والأميرة كارولين بسووث اند ، وفرنس

أوف ويلز ببرائتون . . . وهكذا . ومن المصايف الشعبية والمراقى ،
وعادة ترتبط الأولى بحقول القمح والثانية بالمعاصر ، كما يبدو الفارق -
الى جانب طبقة الرواد - فى تركيب المصيف وامكانياته . قارن مثلا برائتون
بلاكبول ، فى الأولى تكثر الفنادق وتقل بيوت الضيافة ، والعكس فى
الثانية .



شكر ٣ — بعض مواقع الوظيفة الترفيهية

فاذا نجح المصيف أمكنه أن يحقق أحجاما كبيرة . والمثل الرئيسى
فى انجلترا هو برايتون . فبفضل قربها من لندن - حتى أصبحت بمثابة
« لندن على البحر London-by-the-Sea » - نمت من قرية صيد أسنة
تعدادها ٢٠٠٠ نسمة فى ١٧٩٠ الى ٢٥ ألفا فى ١٨٣١ ، الى ٤١ ألفا فى
١٩٣١ ، حتى وصلت الى ١٦٠ ألفا اليوم ، هذا بينما نمت توأمها هوفز
من ١٠٠ نسمة فى ١٨٠١ الى ٦٥ ألفا اليوم ، ويمكنهما معا أن تستوعبا
٢٠٠ ألف من الزوار فى أى وقت . وقد أصبحت برايتون « منامة
dormitory » لكثير ممن يعملون فى لندن . مثل آخر أتلانتيك سيتى فى
نيوجرزي ، التى بفضل موقعها من كتلة السكان فى شمال شرق
الولايات ، تفخر بأنها أكثر مصايف العالم استقبالا للزوار . فالمدينة كان
تعدادها حتى ١٩٣٦ نحو ٦٦ ألفا ، وصلت الى ١٠٥ آلاف فى ١٩٥٠ ،
كانت تستطيع أن تستقبل ٣٥٠ ألفا دائما ، ويزورها سنويا أكثر من ١٠
ملايين نسمة .

الفصل السادس

الوظيفة الدينية والثقافية

الوظيفة الدينية

المدين والمدن

العلاقة بين الوظيفة الدينية وحياة المدن علاقة قديمة وثيقة ،
قالدين بطبيعته عملية جماعية ، ولابد من التركيز النوى • ولهذا كان
الدين عاملا أساسيا فى نشأة كثير من المدن • وكلما ضربنا أبعد فى
التاريخ ، كلما اشتدت هذه العلاقة • فعند السومريين - كما يرى
البعض - لم تؤسس المدن لا للحكم ولا للتبادل وإنما للعبادة • فالمدينة
نطاق مقدس • كذلك فللمدن صبغة دينية عند الأشوريين والمصريين •
فى مصر كانت تسمى بأسماء الآلهة : مثلا بوسير ، بوبسطة ، برمانتو
Permantou (= بيت أوزير ، بيت بسط ، بيت منتو على الترتيب)
ونوت آمون (مدينة آمون) • وحين أتى الاغريق لم يفعلوا سوى أن أحلوا
أسماء الآلهة الاغريقية : أبولينوبوليس ، وأفروديتوبوليس • الخ • وفى
اليونان نفسها بدأت أثينا كمعبد للالهة أثينا •

وفى العصور الوسطى فى أوربا لم تفلت مدينة تقريبا من الأصل
الدينى ، وكانت المدن مراكز اشعاع ونشر المسيحية فى الوسط الوثنى ،
فكانت المدن تقابل بالريف كنقيضين دينيين • من هنا كانت urbane هى المدن
التي اعتنقت المسيحية ، بينما pagani (paiens ومنها pays الريف)
هى الريف الذى لم يزل وثنيا • بل ان الذى حفظ تقليد المدن لأوربا خلال
فترة العصور الوسطى المظلمة وأعاد بناءها بعدها هى الكنيسة ، إذ لم
يستثن انحدار الحضارة واندثار المدن الا النوايا الكنسية التي ظلت تجمع

بعض السكان حولها حتى عادت الى النمو بعد النهضة . وقد كانت هذد القلبياعات أو الزوايا الكنسية تسمى cité ، ولكن الكلمة وسعت فيما بعد لتشير الى المدينة كلها . ومن هنا كلمة مدينة فى اللغات الأوربية : cité ، city ، ciuded citta ، Stadt ، وحتى الآن لازال الأساس الدينى هو أساس التفرقة فى انجلترا بين city ، town ، فالأولى ما كانت مركزا لأسقفية وبها كاتدرائية ، والثانية ما ليست . هذا وقد كان لكل مدينة قديسها الحامى . وفى فترات الاضطرابات والاضطهادات الدينية ظهرت مدن للحماية والالتجاء الدينى ، كمجموعة مدن Salvets Sauvets مثلاً .

أما الاسلام فهو على وجه اليقين خالق للمدن بدرجة أكبر من المسيحية كما يقول ديفونتين ، وكان بناء للمدن أيضا كما يقول بيير جورج : «Mais l'Islam a été aussi un batisseur de villes.»

فالدين لا يمارس بحق الا فى مدينة ، والجمعة من التجمع وله ، بينما التبعثر قد يؤدى الى التهاون والابتعاد ، ولهذا انتقدت السكنى المبعثرة : « ساكنو الكفور ساكنو القبور » . وقد تحول اسم يثرب بعد الاسلام الى المدينة ، وهو اسم علم واسم نوع معا . وقد كان المسجد أول أساس يقام فى المدينة الاسلامية الجديدة .

هكذا فى كل العصور كانت فترات النشاط المدنى هى فترات الانتفاض المدنى ، وعلى العكس كانت المناطق التى تأخرت كثيرا فى حياة المدن هى التى تأخرت فى التطور الدينى : كالبربر القدماء ، الكلت ، والجرمان ، والألبانيين ، واليابان - والأخيرة بعكس الصين . وحتى عصرنا الحالى نلمس الأثر المدنى للدين . ففى البرازيل التى هى جبهة ريادة ضخمة تستعمر بأبعاديات شاسعة fazendas ، أى بنمط مبعثر من السكنى ،

قام في كل اقليم كنيسة مركزية وأنشأ كل مزارع fazendeiro لنفسه
منزلا صغيرا حولها لقضاء يوم الأحد فقط « casa do domingo » . من هنا
اسم « مدن الأحد » ville de dimanche ، ومن هنا أيضا تواتر أسماء
المدن الدينية: Divinopolis ، Bons Jesus ، Piedade ، Natividade .
وبالمثل كان أصل مدينة Gammelstad في شمال السويد . من كل هذا
نجد أن المدينة مدينة للدين بأصولها في كثير من الأحيان ، وأن الشيوخ
والأنبياء ، وليس فقط الملوك والحكام ، كانوا من زرعة المدن .

ولكن السؤال انما هو الى أى حد تعد الوظيفة الدينية خلاقة
للمدن ؟ نميز بين درجات ثلاث : فعند القاعدة لا يكون الدين الا مناسبة
لنمو حياة المدن ، وهذه أكثر الحالات شيوعا . ففي العصور الوسطى
كانت الكنيسة وكانت الأديرة لا تلبث أن تجتذب اليها التجار والحرفيين
والصناعة فتنمو المدينة حتى تغطي على الأصل وتفرقه . ويمكن التعرف
على كثير من هذه الاحالات في أسماء المدن التي تحمل مقاطع
minster ، münster ، moutiers . وفي العالم الاسلامي انشأ الاسلام
مدنا عديدة كثيرة لتكون قواعد وعواصم ، فكان الأساس فيها دينيا ، ولكنها
انقلبت الى مدن اقتصادية عموما كالفسطاط وبغداد . وفي الدرجة
الثانية تظل النواة الدينية محتفظة ببعض الأهمية في المدينة على شكل
قطاع أو اسفين ديني هام في نسيجها ، مثل تل فورفيير Fourvières
في ليون حيث تتكاثف كوكبة متراصة من الأديرة والصوامع والملاجيء على
شكل مدينة داخل المدينة بحق . وأخيرا وفي القمة نجد المدن التي ظلت
الوظيفة الدينية فيها كل شيء ومبرر الوجود ومحور النشاط ، وهذه هي
القلعة المعدودة مثل القدس ومكة والمدينة ومدن التبت ومدن الأديرة والحج
الصغرى .

مواضع المدن الدينية

ليس للمدن الدينية مواقع ، ثمة فقط مواضع ، ومواضع خارقة •
تتمواضع الوظيفة الدينية لا تخضع للمنطق الجغرافى ، وانما هى تفلت من
كل حتم جغرافى • فهى تتحدد بأحداث أو رؤى أو معتقدات أو خرافات دينية ،
أى عوامل عاطفية غير عقلية ، « عوامل ميتافيزيقية » ، ولكن لها رغم ذلك
انتخابها المكانى أو الفيزيوغرافى •

فلقد يتحدد الموضع حينما بمسقط حجر مقدس ، كالحجر الأسود
فى مكة حيث نشأت مدينة فى « واد غير ذى زرع » ، أو بموضع رؤيا مثل
كهف لورد Lourdes ، أو بمدفن شيخ مثل سيدى منصور قرب سفاقص ،
أو بمحط طير كما فعل Seleucus حين أسس اللاذقية Laodicee ثم سلوقية
Seleucie ، وكما حدث فى حالة الفسطاط • وقد يتحدد « بصورة » جغرافية
مثلا تحدد موضع تريشينوبولى Trichinopoli فى الهند على صخرة ضخمة
تشبه البقرة - التى يقدسها الهندوس ، أو بموضع مقدس مثل البحيرة فى
أمريتسار ، ومثل موضع بنرم بنه فى كمبوديا حيث كشف فيضان مخرب فى
القرن ١٤ عن تمثال دفين لبوذا •

وكثيرا ما تنتخب مواضع متطوحة منعزلة أو مرتفعة ، وخاصة للرهبة
فى الأديرة والصوامع والخلوات : كثنايا الغابات مثل سانت جالين
St. Gallen وسان كلود Saint Claude أو على جزر فى وسط منساقع
مثل Saint Omer أو على رؤوس مثل Briec ومالو • أو فى
الصحراء المعزولة كما فعل المصريون أيام الاضطهاد الدينى ، وكما فى وادى
النطرون ، أو كالسنومية فى الكفرة •

وكثيرا - بل ما أكثر - ما كانت تنتخب للأديرة مواضع كالتلال المرتفعة ، اذ كان لها ميزة دينية فى البعد عن الحياة الدنيا ، ولهذا نجد الموضع التلى فى مئات من أديرة أوربا • وهذا ما نجده فى مدينة كاسل وبرجامو ، كما كانت « أبر Aiguilles منطقة Puy du Dôme جاذبا قويا للرهبنة وخالقة لكثير من المدن • وفى مصر كانت مرتفعات سيناء وادى النطرون دائما هى مركز الأديرة الكبيرة • من كل هذا يتضح أن الموضع الدينى يتعارض غالبا مع المنطق والمزايا الجغرافية ، وأحيانا بصورة صارخة ، أو كما يعبر ديفونتين بقوة :

«...même parfois des contresens physiques, il y a beaucoup de villes dont le site est un scandale géographique, par soumission à des facteurs religieux»

انواع المدن الدينية

يمكن أن نميز بين خمسة أنواع من المدينة الدينية : مدن الحكم الدينى ، والمدن التذكارية أو الرمزية ، ومدن المدافن ، ومدن الأديرة ومدن الحج •

١ - مدن الحكم الدينى • فأما مدن الحكم الدينى فتبدأ بصيغة دينية سياسية معا وقد تحافظ على العنصر الدينى أو تفقده - مثل روما ولاسا والقيروان وفاس وبغداد والعواصم الاسلامية المختلفة الأخرى والقسطنطينية وسولت ليك سىتى مدينة المورمون Mormons الأمريكيين • ومن أبرز أمثلة مدن الحكم الدينى المعاصرة الرياض التى أنشأتها الحركة الوهابية وأصبحت اليوم من أكبر المدن فى السعودية (١٥٠ ألفا) •

٢ - المدن التذكارية: أما المدن التذكارية memorial أو الرمزية

symbolic فهي تذكّار يرمز الى دور دينى هام مثل مدن فلسطين المقدس
وببيت لحم والناصرة Nasareth.

٣ - مدن الأضرحة • أما مدن الأضرحة shrine cities ففئة
واسعة الانتشار ميزها راتزل من قديم ، ونواتها قبر شيخ أو قديس
لا يلبث أن يجذب الناس اليه فتقوم المدينة • ومن الأمثلة الهامة سلسلة
المدن الصغيرة الساحلية على حدود مصر الغربية التي تكونت حول مدافن
بعض الأولياء والشيوخ المذنبين ماتوا فى طريقهم من المغرب الى الحج ،
مثل سيدى برانى وسيدى منصور قرب سفاقص • وربما امكن اعتبار
طنطا من مدن الأضرحة كما هى من مدن الحج •

٤ - مدن الأديرة • على أن أهم فئات المدن الدينية هى مدن الأديرة
ومدن الحج • فمدن الأديرة يقابلها فى الاسلام مدن الزوايا • وليست
الرهبة أو التصوف بوظيفة مدن ، بل هى تهرب من المدن الى العزلة
الجبلية أو الصحراوية أو الغابية أو المستنقعية أو الكهوف • الخ • ومع
ذلك فالدير أو « الخلوة » أو « الزاوية » تجذب حولها الأتباع والمريدين ،
فيتبعهم أصحاب الخدمات والحرف الضرورية ، فتنشأ فى النهاية مدينة
الدير أو الزاوية •

فمن مدن الأديرة وجدنا سان جالين فى الغابة ، وسانت أومر فى
المستنقع • وفى سواحل بريتانى الجذباء الطاردة حيث لم تظهر مدن منذ
بداية التاريخ ، كانت أول شبكة مدن هى مدن الأديرة التى أنشأها الرهبان
الاييرلنديون فى القرن ١١ والتى أهمها Malo, Breiuc • ولقد كانت الأديرة
كثيرا ما تجمع بين الرهبة والحرب ، ولهذا أنشأت الطوائف Orders
الدينية المحاربة المختلفة كثيرا من مدن الأديرة - الحصون مثل التمبرلز
والاسبتارية Hospitallers, Templers ، ومثل الفرسان التيوتون خاصة

حيث أنشأوا في شرق المانيا مدنا هامة بين ١٢٥٠ ، ١٣٥٠ مثل كونجسبرج .
وممل وريجا وليباو .

واذا كانت مدن الأديرة قد بدأت بعيدا عن العمران ، فانها في
القرون الأخيرة بدأت تقترب من المدن القائمة ، فتنشأ خارج أسوارها
على شكل « ضاحية » foubourg دينية مستقلة ، لم تلبث أن ابتلعت فيما
بعد ، ولكن تظل واضحة من أسمائها ، مثل فوبور سان جرمان ، فوبور سان
أونوريه الخ في باريس .

لكن أهم سلسلة معاصرة من مدن الأديرة هي بالتأكيد ما في التبت
— الملامات — حيث لا توجد مدن سوى مجتمعات الأديرة والصوامع ،
وحيث لا تزيد ضاحية السكان العلمانيين عن أن تضم عبدا أو توابع
للأديرة . أما مدن الزوايا فمتعددة في الصحارى العربية ، وكثير منها
كان يقوم للعبادة والتصوف وبعضها للغزو والجهاد مثل زوايا السنوسية
في الجغبوب وسيوة والكفرة ، ومثل « الرباط » في المغرب التي كان
« يرابط » فيها الشيوخ المجاهدون (« المرابطون » الذين أنشأوا فيما بعد
دولة المرابطين) ، ويقابل الرباط في تونس « المحرس » . وكثير من
مدن شمال افريقيا خاصة المغرب وتونس ، وحتى في صقلية ومالطة
تدين بأصولها لهذه البداية : مثل مدينة « الرباط » وتازة في المغرب
وسوس وموناستير في تونس ، وفي مالطة توجد الآن مدينة صغيرة تسمى
Rabato هي في الواقع « رباط » قديم .

٥ — مدن الحج . أما مدن الحج فهي أقل عددا من مدن الأديرة ،
ولكنها أكثر أهمية جدا . والحج ظاهرة واسعة النطاق ، ولكنها لا تخلق
دائما مدنا . فمنطقة فاطمة Fatima — « لورد » البرتغال — لا زالت
قرية في وسط شبه صحراوي برغم أهمية الحج إليها . وبالمثل ليست

الجغوب مدينة حج هامة • ولكن الأغلب أن الحج يخلق مدنه •

ومن حركات الحج تيارات ضخمة جدا • مثلا يحج الى لورد سنويا ١٣ مليون ، والى Lisieux فى البرانس نحو المليون • والى تشنستوشوفا Czenstochowa فى بولنده حج ٣ مليون فى شهر واحد - حتى ان اسم المدينة يعنى « المكان الذى كثيرا ما يختفى » ! والى مكة يحج نحو ٣٠٠ ألف سنويا • والى مدن الجنج يحج ١٠٠ ألف الى هراوار Harawar ، ومثل ذلك الى الله اباد ، ونحو ٣٠٠ - ٤٠٠ ألف الى بنارس « لوتس الدنيا » • والى جوا مدينة ضريح قديس كاثوليكي ، يحج فى اسبوع عرض جثمانه نحو ٥ ملايين نسمة ! والى Isa قرب ياماتا فى اليابان يحج سنويا ١ مليون ، بينما كان يحج الى كيف اكثر من مليون نسمة • والى بويطة كان يحج ٧٠٠ ألف فى العام كما يذكر هيرودوت • وقد قدر أن طنطا - مكة مصر - تستقبل سنويا فى الوقت الحالى ١ - ١ ١ مليون فى اسبوع المولد •

فالحج اذن ينتظم حركات سكانية ضخمة • ولا تتناسب ضخامة التيار عكسيا مع المسافة بالضرورة ، بل أحيانا العكس • فمن تحليل ارقام لورد ومكة يتضح أن أبعد الجهات هى أكثرها ارسالا ، فأكثر الحجاج الى مكة من طرفى العالم الاسلامى جاوه والسودان الغربى ، وأكثر الحجاج الى لورد من اقصى شمال فرنسا - ليل •

على أن مدن الحج اذا كانت تستقبل هكذا طوفانات من السكان العابرين floating pop. فان أحجامها عامة بسيطة مع ذلك • فمثلا عدد السكان المقيمين فى Lorette قرب روما ٣ آلاف ، بينما Lujan فى الارجننتين ١٠ آلاف ، ولم تزد سان جاك دى كومبوستيل Compostelle عن هذا فى أوجها ، أما ليزيه فلا تزيد عن ١٥ ألفا ، وبالمثل لورد • واذا كانت

تشينستوشوفا تزيد عن ١٠٠ ألف فهذا لأن الصناعة الكبيرة قد استقرت بها . ومع ذلك فهناك مدن حج كبيرة الحجم : مكة ١٥٠ ألفا أو أكثر الان ، بينما بنارس التى تعد المدينة الدينية المطلقة الوحيدة فى العالم تصل الى ٣٠٠ ألف .

وأهم خصائص مدن الحج بعد هذا هو اللاندسكيپ المدنى الدينى . فكثر من هذه المدن يتألف من مئات بل آلاف من المنشآت الدينية المختلفة ، فتبدو كغابات كثيفة من الكنائس أو المآذن ، وقد تكون شوارع أو أحياء برمتها دينية بحتة . وفى أكسوم مدينة اثيوبيا المقدسة أكثر من ٣٠٠ كنيسة وصومعة ، بينما بنارس ٢٠٠٠ صنومعة ونصف مليون تمثال !

أما السكان فيبدون خصائص قريضة غالبا . فأغلب اسكان المقيمين من رجال الدين . وغالبا ما يكون التركيب الجنسى أو القومى عالميا cosmopolitan سواء فى السكان العابرين أو الدائمين ، كما هو الحال مثلا فى مكة حيث غير العرب الذين استقروا من هنود وجاويين وزنوج وصوماليين وسودانيين أكثر من العرب . وبالمثل القدس . وقد يخلق هذا أحيانا أسافين قومية ، مثل النجف وكربلاء التى هى الى حد بعيد جيوب فارسية فى المحيط العراقى السنى ، وكان يدخلها سنويا نحو ١٠ آلاف طالب دينى ايرانى .

وقد يكون السكان من دين واحد أو أكثر . فالقدس ملتقى الأديان الثلاثة ، أما الأراضى المقدسة مكة والمدينة فمحرمة على غير المسلمين ، وكذلك أجزاء من مشهد ، بينما يحرم على اليهود أحياء من مدينة فلنا . وقد ينصرف التحريم الى النساء ، وهنا يختل الميزان الجنسى فى تركيب السكان : كما فى دبرا ليباناس Debra Libanas المدينة المقدسة

باثيوبيا حيث لا يتجاوز عدد الاناث مائة من الخادسات مقابل ٦٠٠٠ ساكن .
وكثيرا ما يكون التركيب البيولوجى للسكان غريبا شاذا : فيسود العجزة
والشيوخ المسنون ، وبعضهم يقصد الموت فى المدينة المقدسة بالذات !
كما يسود المرضى من كل نوع ممن يأملون الشفاء ! كذلك ترتفع بصورة دائمة
نسبة العناصر الطفيلية من السائلين .

أما من الناحية الوظيفية فالمدينة تعتمد أساسا على حرفة الضيافة
والفنادق ، فقد يكون حى كامل أو كل بيوت المدينة منصرفا الى هذه
التجارة المربحة . والمدينة الدينية مغناطيس للتجارة دائما ، ولهذا
تتحول مدينة الحج الى سوق تجارية نشيطة جدا ، كما فى مكة وقوم
ومشهد والقدس . وتكثر فى هذه التجارة تجارة وصناعات الهدايا
والتذكارات الدينية بأنواعها العديدة .

ولكن مشكلة مدينة الحج الحقيقية هى التموين : فمعظم المدن
الدينية تقع فى مواقع وبيئات ضد مدنية كما رأينا ، ومع ذلك تشهد
فيضانا بشريا ، فأزمة تموينية فى الموسم . لهذا يعتمد على استيراد كل
الحاجيات تقريبا من الاطعمة ، والماء غالبا . وهى لذا مناطق غلاء شديد
فى الغالب . ونرى معنلم هذه السمات تشترك مدن الحج مع مدن الترفيه
والمدن الصحية - فكل هذه خصائص المدن المؤقتة بالضرورة . والواقع
أن مدينة الحج الدينية هى أقدم انواع المدن المؤقتة على الاطلاق .

الوظيفة الثقافية

الوظائف الثقافية قريبة من الوظيفة الروحية الدينية ، ولكنها اقل
اهمية فى جغرافية المدن . ويمكن أن نفرق فيها بين مدن الجامعات ومدن
الفن .

مدن الجامعات

بدأت الوظيفة التعليمية فى ظل الدينية ، فكانت الجامعات مؤسسات دينية ، ولا زال لبعضها هذه المسحة مثل لوفان • وفى العالم الاسلامى كانت الجامعات دينية ، كالأزهر والزيتونة فى القيروان • على أن الجامعات بعد أن استقلت عن الدين تقع جغرافيا فى فئتين : جامعات المدن ومدن الجامعات • فمن الأولى ، فإن كل المدن الكبرى تظهر فيها لا مفر مدينة الجامعة ، وأحيانا تتصارع فيما بينها على الانفراد بالجامعات • وفى هذه الحالات غالبا ما تمثل الجامعة « مدينة داخل المدينة » • فمثلا فى باريس هناك « الحى اللاتينى » ، وفى لندن بلومزبرى Bloomsbury • ولكن الجامعات هنا تعاني من مشاكل خطيرة هى استحالة النمو والتوسع ، خاصة أن أراضي الجامعات شاسعة بالضرورة ، مع غلاء الأرض ، وعدم توفر الهدوء ، حتى لتضيق المدينة الجامعية فى زحمة المدينة المتروبوليتانية التى تبتلعها •

أما مدن الجامعات فالجامعة فيها الاصل والكل • فهى المدن التى تخلقها الوظيفة التعليمية بمعنى الكلمة • ومن أقدم أمثلة هذه الفئة اكسفورد وكمبريدج فى انجلترا ، وهيدلبرج ويينا وجوتنجن فى المانيا ، وأبسالا ولوند فى السويد ، وتارتو فى استونيا وسلامنكا فى اسبانيا • ولكن أكبر نسل لهذا النوع نجده فى الولايات المتحدة : برنستون ، آن آربر Ann Arbor متشجان ، هارفرد ، كورنل • الخ • وكل هذه مدن صغيرة ريفية عادة ، ولكن الاتجاه إليها هو فلسفة حديثة تناظر اتجاه العواصم الحديثة الى المدن الصغرى الجديدة ، ولأسباب لا تختلف كثيرا • فمدن الجامعات تتخلص من مشاكل جامعات المدن ، من الزحمة والضوضاء وارتفاع أثمان الأرض والنمو الهش المشتت ومشاكل المواصلات وتجدر بيئة صحية هائلة •

وفى مدن الجامعات تصيح الجامعة هى محور الحياة الاقتصادية .
للمدينة • فعدد سكان الجامعة هم أغلب سكان المدينة ، وفصل العطله .
هو « الفصل الميت » فى اقتصاديات المدينة ، ونمو حجم المدينة هو نمو
عدد طلبة الجامعة • ولذلك فمعظم هذه المدن من حيث هرم السن تعد
من « مدن الشباب » •

نمو عدد طلبة الجامعة وسكان المدينة فى آن أبر ، جامعة متشجن :

السنة	سكان المدينة	عدد الطلبة
١٨٨٠	٨١٠٨	١٥٣٤
١٨٩٠	٩٤٣١	٢٤٢٠
١٩٠٠	١٤٥٠٩	٣٧١٢
١٩١٠	١٤٨١٧	٥٣٨١
١٩٢٠	١٩٥١٦	١٠٦٢٣
١٩٢٧	٢٨٤٩٣	١٢٥٩٥

مدن الفن

قد يخلق النشاط الفنى بعض المدن الصغرى ، أو يخلق نواة مغروسة
فى المدن الكبرى • فهناك مدن المتاحف 'museum cities' ، وهى أيضا من
مدن السياحة ، مثل بروج وكركسون وشارتر وروما والبندقية وفلورنسه وكثير
من المدن الايطالية الأخرى ، وقرطبة ، وأثينا • وهناك مدن الأضرحة الفنية
shrine cities ، مثل ستراتفورده - أون - أفون (شكسبير) ، فايمار •
وهى ما كانت لتقوم لولا هذه الصفة التى تجذب إليها تيارات الزائرين
وتشكل النشاط الاقتصادى للمدينة • وهناك أخيرا مدن المهرجانات الفنية
shrine cities ، مثل بايروييت مزار عشاق فاجنر ، ومثل أوبر أمرجاو
Oberammergau حيث يقام قداس المسيح فى الجبل •

خاتمة

تفاعل الوظائف

فى دراسة النوعية الوظيفية functional typology السابقة ، عزلنا كل وظيفة وعالجناها على حدة كما لو كانت تحت ناقوس زجاجى مفرغ . ورغم ان هناك مدنا تستغرقها وظيفة واحدة الا ان هذا نادر جدا ، والأغلبية الساحقة تتعدد فيها الوظائف . ولهذا ينبغي أن نتعرف على تفاعل الوظائف وتوازنها : لا فى المكان فقط ، وانما فى الزمان كذلك ، أى الاتجاهات العامة فى تطورها بالنسبة لبعضها البعض . ويمكن أن نحدد بعضا من هذه القواعد العامة أو المبادئ التى تحكم « مجتمع » الوظائف .

١ - **النشأة والانقراض** : واضح فى التطور التاريخى أن ثمة وظائف قديمة انقرضت بينما نشأت أخرى حديثة . فالوظيفة الحربية التى هى من أقدم - ان لم تكن أقدم - الوظائف ، والتى كان لها دور ضخم فى تفسير شبكة المدن القديمة والوسيط ، قد انقرضت أو كادت ، وأصبح تمثيلها قاصرا على بضع نقاط مبعثرة متفرقة . وعلى العكس من هذا استجدت فى الفترة الحديثة الصناعية فئات جديدة من الوظائف التى انتشرت سريعا بصورة انفجارية ، كالوظائف الصناعية ، والترفيهية خاصة ، وليس من الصدفة ارتباط الاثنين فى النشأة والانتشار .

٢ - **توارث الوظائف** : رغم انقراض بعض الوظائف ، فليس من الضرورى أن تنقرض المدينة التى كانت مرتبطة بها . فان المدينة بعد أن تدعوها وظيفة ما الى الوجود ، تصبح رأس مال ثابتا ليس من السهل تركه ببساطة ، بل يحاول أن يغرى وظيفة أخرى على استثماره وتوظيفه . فتظهر

وظيفة جديدة تراث القديمة المنقرضة ، حتى ولو لم يكن الموضع أو الموقع
أنسب ما يكون للوظيفة الجديدة . ولا بد في هذه الحال من تعديل وملاءمة
في بناء المدينة لتستقبل الوظيفة الجديدة ، ولكن يندر أن يطمس هذا التحوير
تماما المعالم الدالة على الوظيفة القديمة . فقانون المدن عامة هو المرونة
والقلاؤم make do and mend وتسمى هذه الدورة epifunctional .

فالوظيفة الحربية مثلا ورثتها كثيرا الوظيفة الادارية ، وليس أقل منها
الوظيفة التجارية ، فتحوّلت تشستر وكارليل من قلاع حدود الى مدن
أسواق وكاتدرائيات ، وتحوّلت يورك الى الصناعة . وقد تراث الصناعة
الوظيفة الثقافية كما حدث في Pont-à-Mousson حين فقدت جامعتها في القرن
١٨ ، فقامت فيها صناعة المصاهر والمعادن في القرن ١٩ . والوظيفة
الترفيهية ورثت وظيفة الصيد ، فقد كان طبيعيا بعد انقراض الصيد في مئات
من موانيه الصغرى القديمة أن يتحول كثير منها الى مدن سياحة وسباحة
وشواطىء .

٣ - تطور الوظائف : في عملية انقراض وتوارث الحرف حدث على
مدار التاريخ تحرك Shift في الأهمية المدنية لفئات الوظائف . فيمكن أن
تلاحظ اتجاهين رئيسيين متتاليين . الأول هو التطور من مدن الاستهلاك الى
مدن الانتاج كما يذكر زومبارت ، من Konsumtionstadte الى
Produktionstadte ، وذلك بوجه عام من العصور القديمة والوسطى الى
عصر الانقلاب الصناعى . فبعد أن كانت الأهمية للمدن الحربية والتجارية
والادارية والتي تغلب عليها الصفة الاستهلاكية ، برزت أهمية المدينة الصناعية
المنتجة .

ولكن في الفترة الأخيرة ، لا سيما منذ بداية القرن ، بدأ الاتجاه الثانى
من الانتاج الى الخدمات . فمع ارتفاع مستوى التكنولوجيا فالمعيشة أصبح

الانتاج يستغرق نسباً أقل باطراد من النشاط المدنى ، بينما تتعدد وتتسع جداً نسبة الخدمات المركزية المدنية . حتى لقد لاحظ كولن كلارك أن المدينة الصناعية تتحول ببطء تحت أعيننا الى مدينة خدمات ، تماماً كما تحولت المدينة الحربية الى مدينة تجارية فيما مضى .

٤ - تداعى الوظائف : قد ترث وظيفة وظيفة أخرى ، ولكن الأغلب أن تجتمع وتتعاصر الوظائف السابقة واللاحقة ، فيصبح تعدد الوظائف هو القاعدة plurifunctional ، multifunctional والواقع أن تخصص الوظائف أى انصراف مدينة انصرافاً تاماً الى وظيفة واحدة unifunctional يكاد يكون افتراضاً نظرياً بحثاً لا يتحقق فى الواقع . بل حتى المدن القديمة الصغيرة نشأت غالباً لتؤدي عدة وظائف معا منذ البداية . ولئن كان التخصص قد فرض نفسه بوضوح فى بعض الحالات فى العصور الحديثة كما فى بعض مدن الصناعة والتعدين والمدن الترفيحية ، إلا أنه يبدو أساساً ظاهرة عابرة موقوتة . إذ لا تلبث الوظيفة القائمة أن تدعو اليها وظيفة أو وظائف أخرى . لأن الوظيفة القائمة إذ تخلق المدينة ، تخلق بيئة جاهزة لأى وظيفة أخرى ، لا سيما إذا كانت متكاملة وظيفياً مع الأولى . فالوظائف يدعو بعضها البعض ، فتدعم بعضها ، وتتكامل . هكذا تتقاطر الوظائف أوتوماتيكياً ، وفى ميكانيكية تشبه كرة الثلج snow-ball mechanism ، boule de neige .

ولنمثل ! الوظيفة التجارية فى الموانئ تدعو اليها الصناعة . والمدينة الصناعية البحتة شئ نظري ، إذ لا تلبث أن تتحول الى سوق تجارية تتناسب مع أهميتها الصناعية . ولقد وجدنا المدن والتجارة صنوان لا يفترقان . بل حتى المصايف تدعو اليها الصناعة ، فبرايتون الآن تضم عنصراً صناعياً لا يغفل . وكذلك التعليم قد لا يدعو بصفته الوظيفية الى الصناعة ، ولكنه فى أكسفورد بصفته خالقاً لبيئة مدنية جاهزة أمكن أن

• يستوعب وظيفة صناعية هامة جدا ممثلة في سيارات موريس • والوظيفة الادارية أو السياسية البحتة التي تعنى جسما ضخما من بورجوازية الموظفين تدعو اليها بالضرورة الوظيفة التعليمية ، وهكذا أصبحت واشنطن مدينة الحكم الخالصة مدينة جامعية بها ٣٠ ألف طالب • كذلك تدعو الوظيفة السياسية غالبا بل دائما الموظفين الفنية والثقافية بأنواعها الحديثة المتعددة •

هـ - طبقات الوظائف functional classes : يختلف نصيب المدن المختلفة من تعدد الوظائف ، فبعضها يجمع وظيفتين أو أكثر ، وبعضها يضم كل الوظائف أو يكاد • فهناك طبقات وسلم من المدن وظيفيا • وتحديد هذه الطبقات هام لأنه يحدد مكانة وضخامة المدينة في النهاية • ولكن هذا التحديد أمر عسير بطبيعته ، إذ كثيرا ما تختلط طبقات الوظائف في الذهن بطبقات الحجم لشدة ارتباطهما • ولكن الذي ينبغي ألا يغيب عن الذهن أن الثانية انعكاس ونتيجة ، بينما الأولى هي الضابط والسبب •

لهذا اختلف الباحثون في تصنيف طبقات الوظائف المدنية ، ولكن لعل تصنيف سميلز من أكثرها قبولا • فعلى أساس تعقد المركب الوظيفي functional complex ، وعلى أساس تعدد أدواته ومرافقه ، يميز بين خمس طبقات : قرى مدنية urban villages ، ثم مدن صغرى sub-towns ، ثم مدن كاملة fully-fledged towns ، ثم مدن كبيرة minor cities أو major towns ، وفي أعلى السلم مدن كبرى major cities ، مثل برمنجهام وبرستول وليفربول ، ومانشستر ... الخ •

وتتفق هذه القمة مع تلك الطبقة من المدن الكبرى التي توجد في كل أجزاء العالم كرؤوس كبرى للأقاليم ، تجمع بين أكبر عدد من الوظائف، وتكاد تمثل في نفسها فئة وظيفية خاصة تضاف الى الوظائف المفردة التي درسناها ، حتى اضطر كل من تعرض لها في جغرافية المدن الى تخصيصها

وحدها كنوع مستقل ، فسمّاها الألمان ببساطة المدن الكبرى Grosstaadte وسمّاها الأمريكيون والفرنسيون بالمترو بوليس metropolis ، وهى حرفياً « المدينة الأم » ، ويمكننا أن ندعوها « بأمهات المدن » بمعنى أنها القواعد والأركان الرئيسية للحياة الإقليمية . وأمّهات المدن بهذا « كرات ثلج » نجحت نجاحاً خاصاً . وقد يكون من الصعب تحسّيدها بخط حجمى معين ، ولكنها لا تقل عن ١٠٠ ألف .

الموظائف اذن طبقات . ولكن كم طبقة وظيفية أساسية من طبقات المدن توجد فى الاقليم النامى مدنيا ؟ وهل هذا السلم التراتبى واحد فى كل المناطق ؟ لا يمكن بطبيعة الحال أن نتعرف على عدد هذه الطبقات الوظيفية الا فى اقليم ناضج مدنيا أى ترتفع فيه نسبة المدنية كثيرا ، كما ينبغى أن نتحرز فى معالجة الطبقة السفلى الصغرى من المحلات التى قد تكون مجرد « مدن احصائية statistical towns » دون أن تكون مدنا وظيفية حقا ، بل يستحسن استبعادها تماما . وقد تمت دراسات عدة على هذا الأساس : كريستالر عن المانيا ، ولوش عن الولايات المتحدة ، وسميلز وجرين عن انجلترا وويلز .

والخلاصة الهامة التى تشير اليها هذه الدراسات حقيقة تبدو غريبة لأول وهلة ، وهى إن عدد طبقات المدن الوظيفية فى كل البلاد والأقاليم محدود جدا ، فقد وجد كريستالر ٧ طبقات ، بينما لم يجد لوش الا ٣ - ٤ ، ووجد كل من سميلز وجرين ٥ طبقات . وكل طبقة تمتاز بمركب متدرج من المؤسسات والمنشآت الحضارية والوظيفية . بمعنى آخر ، تدل الدراسات على أن معظم مدن العالم يمكن وضعها فى واحدة من عدد قليل جدا نسبيا من الطبقات الوظيفية ، هذا بينما الفجوات والفروق بين كل طبقتين لابد أن تكون واسعة وظيفيا وحجميا . ولا يغير من هذه الحقيقة أن كثيرا من المدن

يمر في مراحل من التطور والنمو ، ولذا لا يقع بسهولة في طبقات واضحة التحديد بل يبدى كثيرا من التدرج .

والسؤال الآن هو : لماذا تتحدد طبقات المدن الوظيفية بعدد ضئيل الى هذا الحد ؟ السبب في طبيعة تجمع وحدات الانتاج في المدن . فوحدة الانتاج متكاملة من ناحية وغير قابلة للتجزئة من الناحية الأخرى ، بمعنى أن كل أنواع النشاط والانتاج سواء على شكل مصانع أو مؤسسات خدمات أو طرق مواصلات أو أخصائيين لابد أن تتواجد معا دائما كحزمة معلقة معا في نقطة واحدة ، ولا يمكن لواحدة منها أن تقوم وحدها . وإنما تواجدها معا يمكن أن يتم في سلم متراتب بالتدرج ، ولكن مجال ومدى هذا التجمع والترابط محدود ولا يعطى الا عدة طبقات رئيسية قليلة .

الباب الثاني

توزيع المدن

(م ١٣ - جغرافية المدن) .

توزيع المدن

ماذا تحوى فكرة « التوزيع » بالضبط فى الجغرافيا ؟ مشكلة تصنيفية taxonomical هامة لها مغزاها المنهجى فى تنظيم المادة ، لا سيما فى جغرافية المدن . فرغم أن التوزيع هو حاصل جمع حالات « الموقع » فى المكان ، فليس صحيحا أن التوزيع يرادف الموقع كما يخلط البعض . كذلك اذا كان من الممكن أن نميز بين أنماط من توزيع المدن - كمدن مفردة ، وأسراب مدن swarms ، essaims ، وكوكبات مدن constellations أو المدن الجزر وأرخبيلات المدن كما يعبر فينيد ٠٠٠ الخ - فإن هذا فى الواقع يعنى التباعد spacing لا التوزيع ، أى مجرد التقارب أو التباعد ، والتخلخل والتكاثف . فليس فى المسكن القروى وحده تجمع وتبعثر agglomeration ، dispersion ، بل وفى المسكن الحسى كذلك . ولكن الأمر فى التوزيع يتضمن اختلاف أقدار هذه المدن ، أى الحجم . هكذا التوزيع إذن ، نمط أو صورة شبكة تتألف من عدة أبعاد . لا تخرج فى التحليل الأخير عن عناصر أولية ثلاثة : التباعد ، والحجم ، والموقع . ولا شك أن هذه العناصر مترابطات ارتباطا وثيقا فى الواقع وفى الذهن . وهنا نرى أن انتشار وتوزيع شبكة المدن على صفحة الاقليم هو كانتثار وتوزيع الاجرام السماوية فى الكون ، تتألف من اختلافاتها فى الأقدار أى الأحجام . والتباعد والمواقع . وسنبداً دراستنا بالتباعد لأنه قاعدى ، ثم بالحجم لأنه كما سنرى شديد الارتباط جدا بالتباعد ، وأخيرا نصل الى الموقع الذى هو النقط الحرجة القمية فى شبكة مدن سواء من حيث التباعد أو الحجم .

الفصل السابع

التباعد

دراسة التباعد

التباعد هو الغرس المدنى *semis urbaine* كما يسميه تريكار ، .
هو فى الواقع كثافة المدن فى الاقليم ، ويقابل دراسة الكثافة فى السكان.
عامة . ولذا فان بعديه النهائيين هما التخلخل والتكاثف . فكل منهما اذن.
دراسة فى نمط الانتثار *pattern of scatter* على صفحة الاقليم . ولكن بينما
ان وحدة كثافة السكان العامة وحدة متجانسة ، نجد ان كثافة المدن لا يمكن
ان تفصل عن أحجام المدن المتفاوتة ، ولذا فوحدتها متنافرة . من هنا كان.
الترباط بين الحجم والتباعد بوجه خاص عنققة وثيقة جدا ، بحيث يستحيل
ان نفهم الواحد تماما مستقلا عن ، ودون الاشارة الى ، الآخر . بل سنرى ان
الحجم والتباعد جانبان لنفس الشئ .

الطرق الحسابية

من هنا فان أغلب الطرق « الحسابية » لا تكفى للتعبير عن
تباعد المدن . فمثلا يحسب فوسلر *Vosseler* عدد المدن + ٢٠٠٠ نسمة
فى كل ١٠٠٠ كم ٢ . فيجد الكثافة ١٢ر٢ فى المناطق الالبية من سويسرا ، ضد
١٠ر٦ فى الهضبة ، ضد ١٢ر٨ فى الجورا ومقدمتها . ولكن هذا يخفى
كثيرا من الحقائق عن الحجم . فتلجا رفينسكا *Rewienska* الى اتخاذ
الدرجة العرضية المربعة وحدة للحساب ، وتحديد الكثافة فى كل مربع ،
ثم ايصالها بخطوط كثافة متساوية . وهى تطبق على بولنده فى عدة خرائط ،
خريطة لكل مجموعة حجمية من المدن : - ٥٠٠٠ + ٥٠٠٠ . والخريطتان .

- مختلفتان تماما . فالأولى تزيد فى المناطق الزراعية ، والثانية فى المناطق الصناعية . وهكذا ليست الطريقة بجامعة ولا مانعة .

ويمكن أن نقول أن طريقة تيلور هى من نفس العائلة ، ولو أنها عكس الطريقة السابقة فى خطواتها . فهو لا يحدد كم مدينة فى وحدة مساحة معينة ، ولكن المساحة التى تقوم عليها مدينة معينة الحجم - ما يسميه « مربع النفوذ square of influence » ، ولكن هذه الطريقة أيضا ترتبط بحجم معين . لهذا يلجأ فينيد Winid الى اتخاذ متوسط المسافات المتساوية isostades التى تفصل بين مدينتين . فيجدها فى بولندد أكثر من ٤٠ كم فى الشمال الشرقى ، تهبط الى ٢٠ - ١٥ كم فى المناطق الغربية . ولكن هذا أيضا مقياس جزئى قاصر على حجم معلوم . ويتخذ البعض أساسا الأزمان المتساوية isochrones ، أى الوقت الذى يفصل بين مدينتين . وهنا تحسب خطوط الأوقات المتساوية لا ابتداء من المدينة وإنما من الريف ، كما فعل ادجار كانت Kant على مدن استونيا ، فيرسم خطوطا لمسافة ساعة وساعتين وثلاث الخ .

الطرق الرياضية

كل هذه الطرق « الحسابية » اذن جزئية ناقصة ولا ترسم « النظرية العامة » للتباعد ، لأنها تصطدم بعدم تجانس أحجام المدن فى الشبكة الاقليمية . ولهذا لابد ، للوصول الى النظرية العامة للتباعد ، من الطريقة « الرياضية » التى تربط بين الحجم والتباعد ، فتصبح الدراسة محاولة فى « رياضيات الموقع أو رياضيات المكان » . ولكن محاولة ايجاد معادلة رياضية للتباعد تفترض أن هناك عملية أساسية وقانونا أو اتجاها عالميا يتحكم فى انتشار المدن على وجه الأرض . بمعنى آخر يفترض أن هناك « نظاما » وترتيبا طبيعيا

system order' ينبثق تلقائياً في ميكانيكية مجتمع المدن
. consociation

وهناك بالفعل مثل هذه المدرسة « النظامية » ، نشأت حديثاً في القرن
الحالي ، ولو أن من الممكن أن نتتبع أولى إرهاصات وجذورها الى القرن
الماضي عند تينن V. Thünen في عمله الفلثة الفريدة « الدولة المنعزلة »
Der Isolierte Staat in Beziehung
auf Landwirtschaft und Nationalökonomie

١٨٢٦) ، وهو الذي سبق به عصره بنحو قرن .

كذلك توصل مهندس طرق فرنسي ، ليون لالان Lalane ، في
١٨٦٣ الى جرثومة النظريات الحديثة : فرأى أنه في اقليم في حالة توازن
سكاني تأخذ شبكة الطرق ، التي تعد المدن عقدها ، شكلاً هندسياً بحيث
تكون مراكز الجاذبية المتساوية متباعدة على مسافات متساوية . أي تكون
شبكة مؤلفة من مثلثات مجمعة حول نقطة مركزية . وانتهى الى أن هذا
النمط متحقق فعلاً في كل من فرنسا وإنجلترا وأسبانيا والولايات المتحدة .
ولا شك أن محاولة لالان بسيطة أكثر مما ينبغي ، ولكنها علامة على الطريق
الى النظرية النظامية .

أما حالياً فتقوم النظرية على أكتاف الجغرافيين والاقتصاديين . فنجد
أن أول من أرسى قواعد « رياضيات الموقع » في الجغرافيا هو الجغرافي الألماني
فالتر كريستالر Walther Christaller الذي قام ببحثه على جنوب ألمانيا
في ١٩٣٣ :

Die zentrale Orte Süddeutschlands

ثم وسع نظريته ١٩٥٠ لتشمل أوروبا في :

Des Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa.

والواقع أن كريستالر أضاف إضافة كبرى الى جغرافية المدن بأبحاثه الرائدة ،

وفتح ميدانا جديدا في المادة هو ما يسمى الآن اصطلاحا بدراسات « المراكز المركزية central-place theory » ، وهى التسمية التى تغطى مجال المدرسة : النظامية عموما .

ولقد شاركت « مدرسة لوند Lund School » فى السويد فى هذا الاتجاه ، وخاصة على يد ادجار كانت . كما أسهمت المدرسة الأمريكية : فى المناقشة على يد ادوارد أولمان Ullman وجون برش Brush ، برى وجاريسون Berry and Garrison وستيوارت . وكذلك فى بريطانيا اهتم بالنظرية ديكنسون وسميلز وبريسى Bracey وفلمنج وكارتر . الخ . وهناك الآن دراسات لا حصر لها فى موضوع المراكز المركزية ، تشارك فيها جموع غفيرة من الجغرافيين ، وتؤلف خلية نشطة للغاية فى كل مدرسة جغرافية . هذا عن الجغرافيين .

أما فى الاقتصاد فهناك مدرسة « الباحثين فى المكان Raumforscher » التى تتبع الفلسفة الحديثة التطبيقية التخطيطية فى الاقتصاد . وتتبلور هذه المدرسة بصفة خاصة فى العمل الريادى الخطير لأوجوست لوش Losch فى كتابه « اقتصاديات المكان Economics of Location » الذى يوصف فى عنوانه الثانوى بأنه « عمل ريادى فى العلاقات بين السلع الاقتصادية والجغرافيا » . ومن الغريب أن لوش توصل الى نتائج مثابثة أساسا لكريستالر رغم أنهما كانا يعملان مستقلين تماما ، بصورة تذكر - مثلا - بتوارد الخواطر المشترك عند داروين وولاس فى التطور !

تلك بايجاز هى المدرسة النظامية . ولكن هناك من ينكر أن انتشار المدن على صفحة الاقليم يمكن أن يتبع نظاما تعقليا أو يخضع لقانون ميكانيكية رياضية صماء ، بل يرى أن الأمر معقد لدرجة الغموض والعشوائية . فهذه هى المدرسة اللانظامية . ومن الملاحظ بوجه عام أن أهم عناصر هذه المدرسة هم الاجتماعيون أصحاب أيكولوجية المدن وعلم اجتماع المدن ، ولكن أيضا بعض من الجغرافيين . ونحن هنا سنعرض النظرية النظامية ثم نقدمها لنصل الى انتهاء علمى مقبول .

نظرية المراكز المركزية

اسس النظرية الهندسية

١ - خطوات النظرية : السؤال المحورى هو : ما الذى يحدد بعد مدينة عن أخرى ؟ متى تظهر مدينة بعد أن نترك أخرى ؟ « لماذا تتوزع القرى ، والبلدان ، والمدن المختلفة الأحجام حيث هي وكما هي ؟ » . لا يمكن بالطبع أن تقوم المدن فى كل نقطة فى الاقليم ، فالمدينة « تجمع نقطى punctiform agglomeration » ، فهى بعكس القرية ليست « جزءا » من منطقة انتاج ولكنها « مركز » لمنطقة انتاج . فالمدينة تقوم حين يدعوها الريف الى القيام بخدمات مركزية لا يمكن قيامها مبعثرة مشتتة فى الريف (أورسو) . والأصل اذن فى قيام المدينة أنها تستمد قواعد حياتها ومبررات وجودها من منطقة تابعة لها ، ولهذا لا يمكن أن يكون هناك طوفان وفيض من المدن ينشأ حيثما أراد وبأى عدد وتكاثف .

ولكننا نعلم من الناحية الأخرى أن هناك مدنا ترجع أصولها الى وظائف خاصة غير الخدمات المركزية ، كالعواصم الاقتصادية أو النقط الحربية أو القواعد البحرية أو المصايف الساحلية والصحية أو أخيرا -مراكز الصناعة . فهذه لا تتحدد نقطها وتباعد نقطها بعامل الخدمات المركزية ، وانما بظروف موضوعية أو تضاريسية أو تاريخية خاصة . . . الخ . ومع ذلك فلو لم تكن هذه الظروف الموضوعية الخاصة ، أى لو كان سطح الأرض أملس مستويا ومتجانسا تماما ، لظلت المدن تقوم برغم ذلك . لضرورة الحاجة الى تركيز وظائف عالية معينة هى ما يسمى فى مجموعه بالخدمات المركزية . centralised services .

وعلى هذا فيمكننا أن نفترض وسطا مثاليا متجانسا تماما لنتنبع فيه

تفاعل عامل الخدمات ، وسطا يخلو من الاختلافات الطبوغرافية وانقطاع التربة وتوزيع السكان ومجاري ووسائل الحركة والانتقال ٠٠٠ الخ ٠ أى نفترض اقليما خياليا كما لو كان تحت ناقوس زجاجى مفرغ من الهواء ! ففى مثل هذا الوسط المرتب لن نعدم الحاجة الأولية الى مراكز للخدمات المركزية ، الى مدن ٠

لكننا من الناحية الأخرى لا يمكن أن نركز هذه الخدمات بعنف وشدة فى نقط متباعدة جدا حتى نوفر فى عدد المراكز وتكاليفها - كما فى حالة المراكز الادارية مثلا - ولكن ينبغى أن تبسط وتوزع على أبعاد معقولة يمكن قطعها بجهد ووقت معقول حتى لا نرهق رواد خدمات هذه المراكز - المواطنين - بالنسبة للمركز الادارى ٠ اذن فهناك بعد « أنسب » ينبغى أن يحدد أقصى تباعد للمدن مراكز تلك الخدمات ٠ فمن الواضح اذن أن عامل الخدمات المركزية عامل عالمى ، ويحدد الى حد كبير تباعد هذه المراكز بنمط متجانس على أساس البعد الأنسب ٠ ولكن الأنسب لماذا ؟ مادام الأنسب عالميا ٠٠ فهو لابد أن يكون بالنسبة الى حد أدنى من الخدمات ، فهكذا فقط يمكن أن تتوفر شبكة قصوى من الخدمات الدنيا ٠

ولكن كيف تتواجد أو تتعايش هذه المرتبة الدنيا من مراكز الخدمات ، أو أى مرتبة واحدة من الخدمات ، أى كيف تتفاعل مدينتان من حجم واحد لهما - بالنظرية - نفس المساحة التابعة ؟ ان منطقة نفوذ المدينة ليست فكرة بسيطة ، ولكنها مركبة من عشرات مجالات السلع المختلفة والخدمات المنفردة . ليس من الضرورى أن تتفق جميعها فى حدودها ، ولكن مجموع اطارها العام يأخذ شكل الدائرة ، لأن الدائرة هى الشكل الهندسى الوحيد الذى يحقق شرط المسافات المتساوية فى كل الجهات بحيث تصبح أطراف المنطقة على بعد متساو من مركزها المدنى الذى تتجه اليه ٠

ولكن نفوذ المدينة داخل هذه الدائرة يتلاشى وقبضتها تضعف تجاه الأطراف . وعلى هذا فان منطقتي نفوذ المدينتين المتجاورتين اما أن يتماسا ، فيوجد بينهما فراغ وظيفي ، اما أن تتنازعا فيما بينهما ، واما أن ينشأ فيه مركز خدمات مدني مستقل . ولكن هذا الفراغ البيئي أصغر جدا من أن يسمح لمركز مستقل بالقيام فيه . وعلى هذا فلا مفر من أن تتنازعه المدينتان ، وعلى أساس المناصفة ، بحكم أن قوتيهما - كما تتمثل في الحجم - واحدة . والحل الوحيد في هذه الحالة هو ألا تتماس أقطار الدائرتين ، وانما أن تتقاطعا . ومعنى هذا أن تتحول الدوائر المتجاورة التي تمثل مجالات نفوذ المدن الى أشكال مضلعة مكعبة .

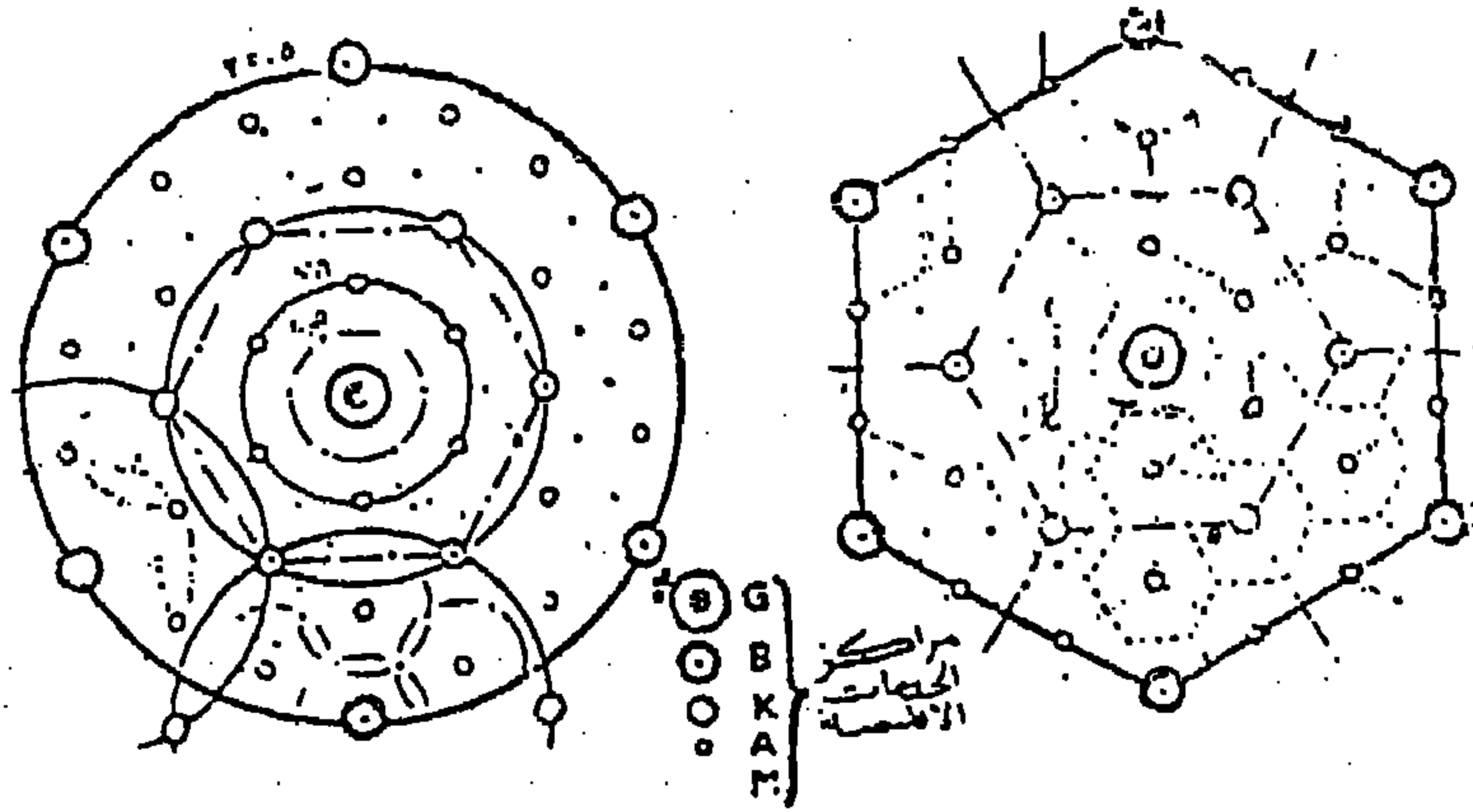
ولكن ما هو الشكل المضلع بالضبط ؟ لا تخرج هذه الأشكال الاقليمية التي لا تترك بينهما فجوات بينية وبقايا عن ثلاث امكانيات : المثلث والمربع والمسدس . ولكن المثلث يمثل هندسيا أكبر ابتعاد عن الدائرة . ولذا ينتظم أكبر مسافات وأبعاد عن المركز . أما المربع فأفضل من المثلث . فله مزايا سهولة رسم الحدود ، وسهولة العلاقة بين عدد الحالات وأحجام مناطق نفوذها وأبعادها . حتى لقد ذكره تينن وأوصى كوليمان Culemann باتخاذها لأن خطوط المواصلات الرئيسية فيه - بعكس المسدس - لا تعرق الاقليم الى أجزاء صغيرة وبذا تضطرب الحركة المحلية ، وانما تسير مماسة لها . لكن المربع لا يحقق أكبر قدر من المساواة في الحركة بين المراكز والأطراف .

أما الشكل المثالي حقا فهو المسدس hexagon فهو أقرب تقريبا الى الدائرة ويحقق معظم شروطها ، وهو لذلك أنسب شكل اقليمي للخدمات المركزية . وميزة الشكل السداسي أكبر ما تكون على المربع ، لهذا تنضد اقاليم مراكز الخدمات نفسها على النمط السداسي . وهذه النتيجة يصل اليها كل من كريستالر ولوش . ولو أن الأخير يذكر أن اثبات كريستالر وان كان

عاما الا أنه غير كاف . ويذكر كريستالر أن من بين مزايا الشكل السداسي أنه يجعل عدد مراكز الخدمات مناسبة لا يزيد ولا يقل عما ينبغي ، بالإضافة الى أنه لا يترك فجوات بغير خدمات . ويضيف الجغرافى هاوفه Haufe أن شبكات خطوط المواصلات السداسية هي الأنسب لشكل سطح الأرض . الكروي المتجانس ، لأن علاقتها بالمناطق التي تخدمها تصبح أكثر ما يكون فائدة ، كما يمكن أن تغطى سطح الأرض نظريا بدون ترك بقايا غير مغطاة بخدماتها .

السؤال الآن : ماذا عن الخدمات الأعلى مرتبة من الدنيا العالمية ؟ هذه لا يمكن بطبيعة الحال أن تنتثر بنفس حدود الخدمات الدنيا ، ولكن لابد أن تتركز فى عدد أصغر من المراكز الأكبر . والراتب الأولى من الخدمات المركزية تستدعى مدنا أكثر أهمية ، بحيث تصبح المراتب الأعلى من الخدمات مرادفة للأحجام الأكبر من المدن . فالحجم مرآة تعكس الى حد كبير مرتبة الخدمات . بمعنى آخر ، مع زيادة أحجام المدن لابد أن تقل أعدادها ، ويزداد التباعد بينها ، وتتسع المناطق التابعة التي تخدمها . هكذا يدخل عنصر الحجم كضابط للتباعد . فكل مركز من المراكز الهامة سيكون محاطا على هوامش منطقتة الريفية بست من المدن ذات الأهمية الأقل ، وذلك على أبعاد متساوية من بعضها البعض . وعلى هذا الأساس فإن المدن ذات الأهمية المختلفة ستتباعد بالتساوى على مناطق أسواق سداسية الشكل (شكل ٤) .

هكذا يصبح لدينا سلم أو هرم مدرج أو هيرارشية - تراتب - من الخدمات والأحجام من ناحية ، ومن الأبعاد ومساحات المناطق المتوابع من ناحية أخرى . ويطرد هذا التراتب حتى نصل الى قمة الهرم حيث نجد أنها تشكل شبكة دنيا - فى الواقع نقطة واحدة من الخدمات القصوى - أى عكس القاعدة العالمية . ومجموع المركب الهرمى من مراتب الخدمات والحجم ، والأبعاد والمساحات الذى يدور حول ، ويتعلق نهائيا ، بمدينة القمة يمثل



نشكل { - التنظيم السداسي (عن كريستالر)

اقلية اقتصادية مدنية economic landscape كاملا قائما بذاته ، بينما تمثل مدينة القمة فيه المتروبوليس أى عاصمة الخدمات أو المدينة الأم بحيث يصبح نمط التراتب نمطا شجريا dentritic أو عنقوديا .

وفى داخل هذا المركب لا يقيس كريستالر درجة المركزية centrality بحجم السكان الخام ، الذى كثيرا ما لا يعبر تماما عن مدى الخدمات الاقليمية التى تقوم بها المدينة خارج حدودها هى كمدينة ، وانما يتخذ عدد التليفونات كمقياس للعلاقات العامة بين مكان وآخر ، أى للخدمات الاقليمية . ومقياس هذا كالاتى :

$$م = ت \left(\frac{س_ت}{س_ا} \right)$$

حيث م = مقياس المركزية ، ت = عدد التليفونات فى مدينة ، س = عدد سكان المدينة ، ت = عدد التليفونات فى كل الاقليم ، = عدد سكان كل الاقليم .

على أنه لابد داخل هذا الهرم التراتب من ملاحظة ثلاث قواعد . فأولا ، يتم تدرج المراتب المختلفة على أساس أن مسافة التباعد مع كل مرتبة أعلى . تتزايد - بحكم الشكل السداسي - بنسبة $\sqrt[3]{7}$ بالقياس الى أدنى مرتبة .

ومعنى هذا أن مساحة المنطقة التابعة وعدد سكانها تزيد عن سابقتها بثلاثة أمثال . ثانيا : ليس من الضروري للتدرج فى مراتب الأحجام والأبعاد داخل هذا المركب الهرمى أن يتدرج باطراد ملزم ، أى ليس من الضروري أن توجد جميع الدرجات والمراتب . بل قد « تقفز » درجة أو أكثر ، وهذا تحت تأثير عوامل اقتصادية أو غير اقتصادية كالتقسيم الإدارى . ولهذا فليس من الضروري أن يتناسب اتساع وأبعاد منطقة الخدمات المركبة تناسباً طردياً مع حجم المركز .

ثالثاً ، ليس هناك عدد معين محدود وثابت لدرجات ومراتب هذا السلم الهرمى ، وهو الذى يرمز اليه فى هذه الدراسات بالرمز K ، وإنما يختلف بحسب الغرض . فيتفق لوش مع كريستالر على أن ٣ درجات هى أنسب عدد لمبدأ الخدمات لأنه يعطى أكبر تشكيلة من الأقاليم ، وأن ٤ درجات هى أنسب عدد لمبدأ المواصلات ، وأن ٧ درجات هى أنسب عدد لمبدأ التقسيم الإدارى ، ولو أن لوش يضيف الى هذا الأخير عدد ١٣ درجة . ولسكن على هذا الترتيب تصبح « المراكز المركزية » (المسنترالات - zentral-Orte, central-places) أقل عدداً وأكبر حجماً ، ويصبح النظام كله بالطبع أكثر بدائية وأقل مرونة . ويعطى لوش الجدول الآتى كمفتاح لهذه العلاقات .

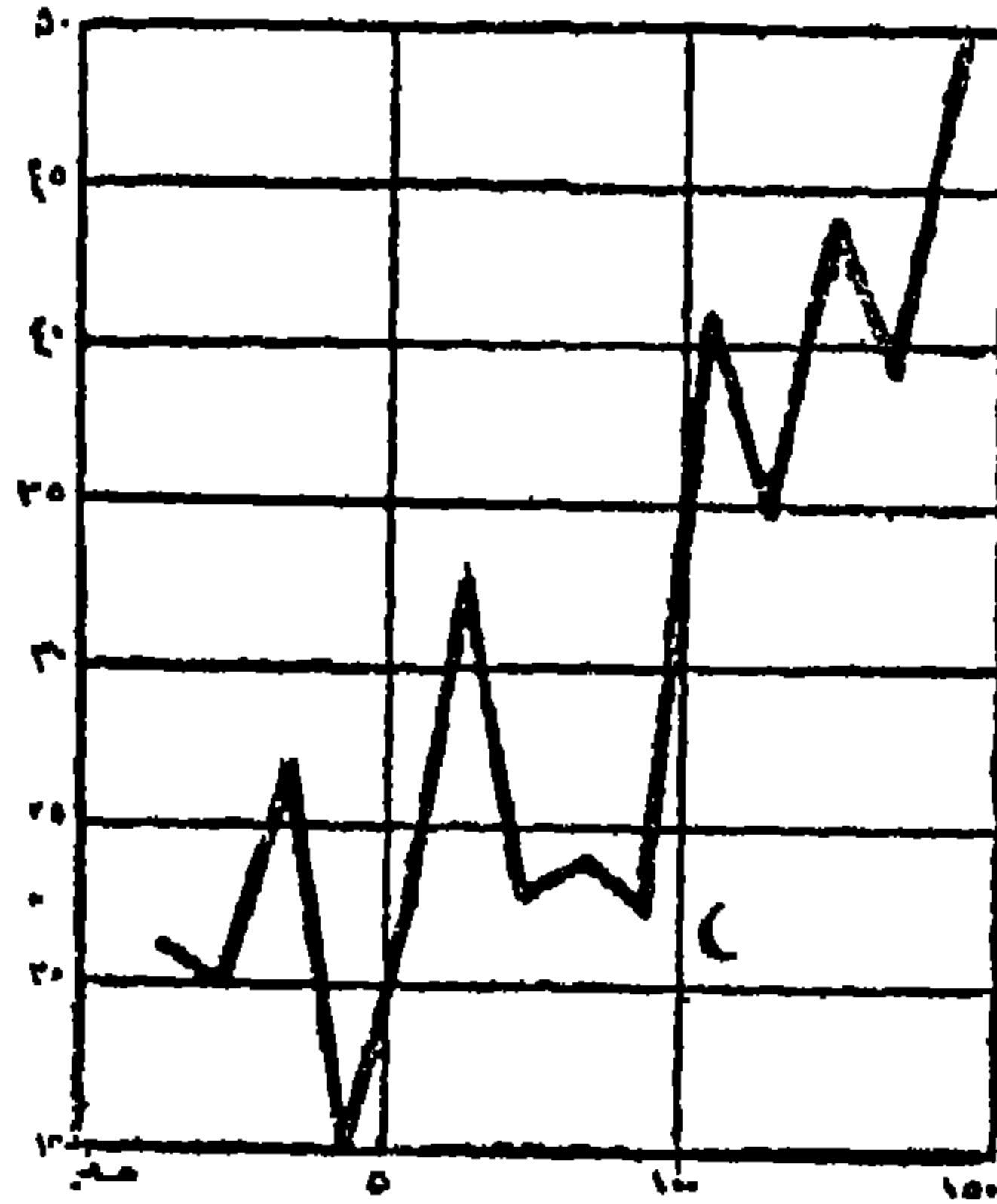
الحجم الاقليمي الحقيقى			المسافة بين المراكز بعضها لبعض			الحجم الاقليمى ، العدد فى النظام الكامل		
			٧ = ل	٤ = ل	٣ = ل	٧ = ل	٤ = ل	٣ = ل
١	٣١	٧١	٧١	٤١	٣١	١	٢	٣
٢	٣٢	٧٢	٧٢	٤٢	٣٢	٤	٧	١٩
٣	٣٣	٧٣	٧٣	٤٣	٣٣	١١	٢٤	١٠٦
٤	٣٤	٧٤	٧٤	٤٤	٣٤	٣٠	٨١	?
٥	٣٥	٧٥	٧٥	٤٥	٣٥	٧٧	?	?
٦	٣٦	٧٦	٧٦	٤٦	٣٦	?	?	?
٧	٣٧	٧٧	٧٧	٤٧	٣٧	?	?	?

١ = المسافة بين المراكز الاصلية .

ك = عدد المناطق الصغرى فى المرتبة التالية .

[الأرقام التى تحت علامة الجذر فى نفس الوقت مجموع عدد المراكز فى الاقليم المعنى] .

فكما نرى ، يتوقف عدد الحالات أو مراكز الخدمات فى النظام كله على عدد المراتب والدرجات فى السلم الهرمى . ويحسب لوش هذه الأعداد عندما



شكل ٥ - زيادة التباعد المبنى غرب شيكاغو . افقيا - المسافة من شيكاغو

بالمليمترات (كل مليمتر - ٩٥ كم) رأسيا - المسافة بين المدن

• فئة ١٠٠٠ - ٤٠٠٠ بالمليمترات .

تكون ك = ٣ على النحو الآتى ، الذى سنرى منه أن أكبر اقليم فى هذا النظام سيشمل ٧٢٩ مركزا للخدمات ، وله مركز قطبى واحد .

درجة حجم الاقليم	عدد المراكز فى الاقليم	عدد اقاليم تلك الدرجة	درجة حجم المراكز	عدد المراكز التي من تلك الدرجة
صفر	١	٧٢٩	صفر	٤٨٦
١	٣	٢٤٣	١	١٦٢
٢	٩	٨١	٢	٥٤
٣	٢٧	٢٧	٣	١٨
٤	٨١	٩	٤	٦
٥	٢٤٣	٣	٥	٢
٦	٧٢٩	١	٦	١

٢ - نتائج النظرية : هذه هى الخطوط الرئيسية فى النظرية السداسية لتباعد وتوزيع المدن . ويترتب عليها نتائج نظرية خطيرة أربع . فأولا ، اذا اعتبرنا معا جميع المدن فى الاقليم ، أى من جميع الأحجام بلا استثناء ، فانها ينبغى أن تتباعد بفواصل مسافى واحد ، لأن هذا هو الفاصل الأدنى الذى يحتمه عامل الخدمات . فمادامت الحاجة الى الخدمات عالية فلا بد لكل مراكز الخدمات ألا تتباعد الا بعدى واحد يحدده اعتبار اليسر فى الحركة البشرية منه واليه . بمعنى آخر لا يصبح لأحجام مراكز الخدمات كبرت أو صغرت تأثير على تباعدها عن بعضها البعض . فمهما كان المركز المدنى كبيرا وخدماته من مرتبة عالية فمدى امكانيات الحركة اليومية منه واليه هى نفسها من وإلى أصغر مركز للخدمات . أى أن التباعد بين « كل » المدن لا علاقة له بالحجم .

ثانيا ، فاصل التباعد الأدنى بين كل الأحجام أى بين كل مدن الاقليم لا علاقة له بكثافة السكان . فسواء كان الاقليم كثيفا أو مغلخا فان كل مدنه يجب أن تتباعد عن بعضها البعض بنفس المسافة ، لأن الحاجة الى الخدمات المركزية عالمية ، ويحددها عامل واحد هو مدى الحركة البشرية اليومية . والوحدة الخلوية العالمية هي منطقة السوق market-area الدنيا حول مركز الخدمات . هذا ، أو على الأقل فلا تؤثر الفوارق الشديدة فى كثافة السكان على تباعد المدن عامة الا بقدر ضئيل جدا لا يتناسب مهما كان مع قدرها .

ثالثا ، اذا لم ننظر الى كل المدن أى الى كل الأحجام ، بل انتخبنا حجما حجما ، فينبغى أن يكون لكل حجم أو طبقة حجمية فاصل مسافى معين لا فى حدود الأقاليم ذات التركيب الواحد فقط ، وانما عموما . ويزداد الفاصل كلما ازداد الحجم ، أى يتناسب التباعد والحجم تناسبا عكسيا . لان الحجم كلما زاد كان معناه أن الخدمات أعلى مرتبة ، وكلما ارتفعت مرتبة الخدمات كلما لزم أن تركز أكثر ، أى فى نقط أقل عددا ومن ثم أكثر تباعدا .

رابعا ، لابد أن يكون هناك معامل ارتباط احصائى بين عدد مراكز الخدمات من كل فئة حجمية فى الاقليم . أى أنه فى كل اقليم أيا كان عدد مراتب ودرجات سلمه التراتبى - ولكن بحسب هذا العدد - هناك نسبة احصائية ثابتة بين أعداد مراكز كل فئة حجمية فيه . ومفهوم طبعا أن عدد المدن سيقبل كلما ارتفع الحجم ، أى يتناسب عدد المدن مع فئة الحجم تناسبا عكسيا .

تطبيق النظرية

السؤال الآن : الى أى حد يحقق الواقع التجريبي (الامبريكي) هذا البناء النظرى وما يترتب عليه من تخريجات منطقية ؟ ان الاقليم الجغرافى يختلف عن سهلنا الخيالى المتجانس الذى افترضناه . ان سطحه متنافر

• ويابس منه متقطع ، وخصوبته متقطعة أو متفاوتة ، وسكانه كذلك ، وطرق مواسلاته ليست حرة فى كل اتجاه ولكن مقننة فى خطوط معينة ٠٠٠ الخ .
لا شك أن مبادئ النظرية قد أخذت فى طريقها تستبعد أو تقلل كثيرا من قيمة كثير من الاختلافات المكانية على أساس أن الخدمات ضرورة عالمية ، ومن ثم لا يهم فروق الكثافة السكانية أو الخصوبة مثلا .

ومع ذلك فكلما كان الاقليم الجغرافى الحقيقى أقرب شبيها بالظروف الافتراضية المثالية ، كلما كان هذا ادعى الى أن تصدق تفاصيل النظرية .
وفى المناطق غير المتجانسة يمكن أن نختبر النظرية عن طريق تفتيت المنطقة الى وحدات أصغر متجانسة فى داخلها ونعالج كل وحدة تجانسية على حدة كوسط مستقل . ولا شك أن ظروف العالم قبل الانقلاب الصناعى حين كانت الزراعة الرتيبة تسود أجزاء العالم ، لا سيما زراعة المكفاية الذاتية والاقتصاد المعاشى subsistence ، لا شك أنها كانت تمثل وسطا أكثر تجانسا مما نرى اليوم ، وينبغى أن تكون وسطا أفضل لاختبار النظرية - فقط لو كان هذا ممكنا .

على أن هناك رقعا وجيوباً فى العالم اليوم لم تتأثر كثيرا بالقوى الحضارية الجديدة وتمثل تقريبا شديدا الى الموضع السابق ، ومن ثم فهى بالضرورة حقل تجاربنا المثالى على النظرية . ولهذا يأخذ كريستالر منطقة جنوب ألمانيا حقل اختبار وتطبيق ، بينما يأخذ لوش باستمرار الغرب الأوسط الأمريكى Middle West لا سيما ولاية أيوا . وفى كلا الحالين تسود الزراعة والسهولة التضاريسية الى مدى بعيد . فيرسم كريستالر خريطة للأحجام والتباعد فى حدود جنوب ألمانيا تبرز بصورة قوية ومثيرة التنظيم السداسى فى الواقع الجغرافى . أما عن نتائج النظرية الأربع فيمكن أن نختبرها ولا سيما على الأمثلة العديدة التى يوردها لوش .
فماذا نجد ؟

١ - فأما عن النتيجة الأولى فلقد لوحظت من قديم ظاهرة هامة وهى:
أن المدن - بصرف النظر عن أحجامها ، أى المدن ذات الأحجام المختلفة -
تتباعد على الأرض بمسافة متساوية الى حد بعيد بحسب المعادلة
(س١ س٢) / م = ١ ، حيث س١ ، س٢ تمثل سكان مدينتين متجاورتين فى
نفس طبقة الحجم ، م تمثل المسافة بينهما ، ١ تمثل معاملا ثابتا لأى اقليم
معطى . ولكن لم يكن من الواضح تفسير هذا ، ومن المؤكد أن الأسباب
الجوهرية التى خلقت هذا التوزيع هى اعتبارات عامل الخدمات المركزية .
فمثلا أشار فليندرز بيتري الى أن المدن القديمة فى مصر - وفى العراق -
كانت تقريبا تتباعد بنحو ٢٠ ميلا . وقد علل هذه الظاهرة بالظروف السائدة
فى نقل القمح الى المراكز المدنية ، اذ كان من الممكن تركيز المؤن على مبعدة
حتى ١٠ أميال ، بعدها كانت تكاليف النقل تجعل من الأفضل اتضاد مركز
أقرب .

ومنذ ١٨٩٢ لاحظ K. Bücher أن بالمانيا فى أواخر العصور الوسطى
نحو ٣٠٠٠ مكان له حيثية المدن ، كان يفصل بين بعضها البعض مسيرة ٤ - ٥
ساعات فى الجنوب والغرب ، ٧ - ٨ ساعات فى الشمال والشرق . وفى
العصور الوسطى فى أوربا عامة كانت حدود الإقليم الرئيسى التابع للمدينة
تحدد بوضوح فى مراسيم المدن ، ولكنها فى الأغلب كانت مناطق غير منظورة
تتذبذب فى مداها بحسب نبض التجارة ومرحلة النمو التى بلغتها المدينة .
فكانت المدينة مركز الخدمات لمساحة تقع فى حدود رحلة ساعة بالطريق البرى ،
أى مسافة ٢ - ٣ أميال .

ويجد كريستالر أن مدينة السروق ذات القطر البالغ ٤ كم (٢.٥ ميل)
هى وحدة المساحة الأولية فى النظام السداسى فى جنوب المانيا ، ولذا
يعتبر أن أصغر مركز للخدمات الكاملة يبعد عن أقرب مثيل له بنحو ٧ كم .

• على هذا فان مساحة السوق السداسى لمثل هذا المركز تبلغ ٤٥ كم^٢ ،
• وهذا يعنى بحسب كثافة السكان السائدة فى جنوب المانيا حوالى ٢٧٠٠
• نسمة .

٢ - أما القانون الثانى الخاص باستقلال التباعد بين كل المدن
أو الأحجام عن الاختلافات فى كثافة السكان ، فملاحظ على نطاق واسع •
ولكن هناك أدلة على أن المقصود بالدقة ليس انعدام تأثير اختلافات الكثافة
على التباعد الأدنى كلية ، وانما أن فروق التباعد الناجمة عن فروق الكثافة
• أقل بكثير من أن تتناسب معها .

فمثلا على طول قطاع يبدأ غرب شيكاغو ويمتد بطول ٤٠٠ ميل
• وعرض ٨٠ ، أى على طول قطاع تقل فيه كثافة السكان كلما اتجهنا غربا ،
يحدد لوش المدن ذات حجم ١٠٠٠ - ٤٠٠٠ نسمة ، ثم يحدد الأبعاد التى
تفصل بين بعضها البعض ، ويرتب هذه الأبعاد فى فئات بحسب بعدها
العام عن شيكاغو ، ثم يرسم هذا على منحنى حدوث عادى : فتكون
الصورة واضحة : التباعد يزداد كلما ابتعدنا عن شيكاغو ، أى كلما
• قلت كثافة السكان (شكل ٥) • وبالمثل يجد لمنحنى تكساس قمتين : لأن
نطاقا من القرية الخصبة - النطاق الأسود Black Belt - يخطط
الولاية بالعرض ، وعليه تتقارب المدن ضعف ما تفعل خارجه • وهناك
الفارق الطفيف الذى لاحظته بيخر فى التباعد بين شمال وشرق المانيا وبين جنوبها
• وغربها .

ولكن كل هذا لا يدل الا على ان المناطق المخلطة بالسكان يعانى
فيها سكان الريف مزيدا من الصعاب والمشقات للحصول على الخدمات
المركزية من المدن بزيادة مسافات التباعد وبالتالي الجهود والتكاليف • كذلك
يجد لوش أن التباعد بين مدن من طبقة معينة هو أكبر فى أيوا منه

فى انجلترا ، وأكبر فى نبراسكا منه فى أيوا • والواقع أن اثر كثافة السكان على التباعد - ولذلك على الحجم - ليس واضحا تماما للآن ، وربما كان مذبذبا بطبيعته • ومحاولات الربط بدون دراسة الوراثة التاريخى قد تكون مضللة • فأحيانا قد تفسر كثافة السكان الريفيين العالية شدة تقارب (وضخامة أحجام) المدن ، ولكن أحيانا أخرى قد تكون كثافة السكان الريفيين المنخفضة أو المتناقصة نتيجة لنمو المدن •

وتتضح العلاقة الموجبة بوضوح بين كثافة السكان العامة وكثافة المدن ، بصورة مناقضة لنتائج النظرية المركزية ، فى دراسة فينيد Winid على بولنده وانجلترا والولايات المتحدة • وفيها يتراوح متوسط التباعد بين المدن بين ١٣٣ كم كسا فى نيفادا ، ٦ كم فى نيو جرزى • ولا بد أيضا أن ننتظر علاقة بين التباعد والظروف الجغرافية التى تضبط كثافة السكان أصلا • هكذا وجد فينيد أن أقل تباعد فى الولايات المتحدة يقوم فى الشمال الشرقى ، وأشد تباعد فى صحراء الجنوب الغربى ومرتفعات الشمال الغربى • وفى انجلترا يجد أقل تباعد فى الشمال ٩ ، ٧ كم ، والجنوب الشرقى فى منطقة لندن ٣ و ١٠ كم ، وغرب الوسط ١٢ كم • أما فى بولنده فأقل تباعد فى الغرب : بوزنان ١٥ كم ، وسيليزيا العليا ١٦ ، بينمسا أشد تباعد فى الشرق : Polésie ٥٢ ، نوفوجوروك ٤٨ ، فلنو ٤٤ كم •

ويتفق هذا مع ما يجد تيلور فى الولايات المتحدة بالنسبة لمدن + ١٧ ألفا • فعلى فرض أن مدن كل ولاية تتباعد فيما بينها بمسافة متساوية ، ومن ثم استخراج متوسط « مربع نفوذ » المدينة الواحدة بقسمة عدد المدن على مساحة الولاية ، يجد تيلور أن التباعد يزداد كلما تحركنا من نيو انجلند غربا الى نيفادا • « فمربع نفوذ » كل مدينة يزيد بنحو ٣٠٠٠ ميل مع كل بوصة نقص فى المطر • ولما كان متوسط تباعد المدن هو الجذر التربيعى

« لمربع النفوذ » المذكور ، فهو يصل الى هذا المترابط الشديد بين المطر والتباعد على طول ترافرس نيو انجلند - نيفادا :

المطر بالبوصة	١٠	١٥	٢٠	٣٥	٣٠	٣٥	٤٠
التباعد بالميل	٣٢٠	١٧٨	١٤١	١٢٤	١٠٠	٤٥	١٤

هكذا لا شك أن الضوابط الطبيعية التي تحكم كثافة السكان تؤثر كذلك في تباعد المدن . وعلى أساس دراسة فينيدي يمكن أن نعتبر المناطق التي لا يزيد التباعد المدني فيها عن ١٥ كم شديدة الكثافة ، والتي تزيد عن ٥٠ كم شديدة التخلخل المدني جدا ، والتي تتراوح بين ٣٠ ، ٥٠ شديدة التخلخل ، والتي تتراوح بين ١٥ ، ٣٠ متوسطة الكثافة . وذلك لأن مسيرة ٧ر٥ كم تحتاج الى ساعة أو نصف ساعة بالقدم أو نصف ساعة بالدراجة ، وبذا تمكن من الاتصال اليومي الدائم بين الريف والمدينة . ولكن مسيرة ٢٥ كم تستلزم وسيلة ميكانيكية وزيارات اقل . ويتضح اثر كثافة السكان في هذا كله من جداول الربط الآتية :

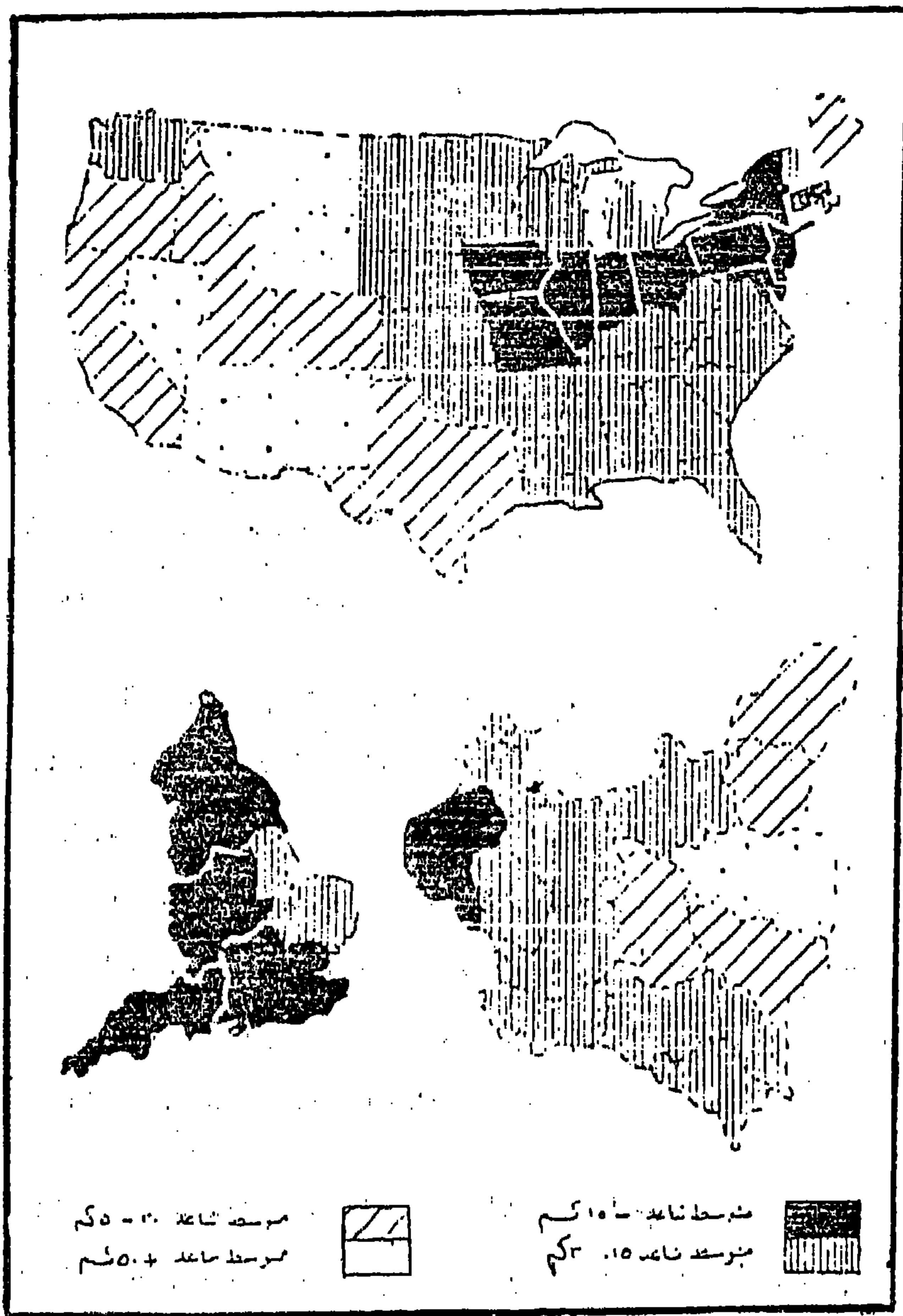
الولاية	كثافة السكان /الكم ^٢	تباعد المدن بالكم	الولاية	كثافة السكان /الكم ^٢	تباعد المدن بالكم
نيفادا	٠ر٨	١٣٢	ايداهو	٢ر٠	٣٨
نيو مكسيكو	١ر٤	٧٥	واشنطن	٩ر٠	٢٨
أريزونا	١ر٥	٩٣	داكوتا الشمالية	٣ر٧	٢٤
مونتانا	١ر٤	٥٧	داكوتا الجنوبية	٣ر٥	٢٦
ويومنج	٠ر٩	٥٥	لويزيانا	١٧ر٩	٢٤
كاليفورنيا	١٤ر١	٣٨	ميسيسيبي	١٦ر٨	٢٠
تكساس	٨ر٦	٣٤	أركنساس	١٣ر٦	١٩
أوريجون	٢ر٩	٣٥	فلوريدا	١٠ر٤	٢٣
كولورادو	٢ر٩	٣٣	ألباما	١٩ر٩	٢١

١٣	٣٤ر٨	انديانا	٢٢	٢٤ر٢	تنسى
١٤	١٠٢ر٠	نيويورك	٢٢	٢٣ر٢	فرجينيا
١١	٨٢ر٩	بنسلفانيا	١٩	١٣ر٣	أوكلاهوما
١١	٦٣ر٠	أوهايو	١٩	٨ر٩	كانساس
١١	٥٢ر٦	المنوى	١٩	٦ر٩	نبراسكا
١٠	٤٦ر٨	دلاوير	١٨	٣٢ر٥	مشجن
٨	٢٠٧ر٨	نيوجرزي	١٧	٢٠ر٥	موسكونسين
١٤	٦٣ر٠	ماريلاند	١٥	١٢ر٢	منسوتا
			١٣	١٧ر١	أيووا

فالعلاقة الطردية بين كثافة السكان وكثافة المدن واضحة بصورة عامة .
 قالولايات شبه الصحراوية هي التي تتباعد فيها المدن جدا : فليس هناك ولاية
 تزيد فيها المسافات بين المدن عن ٥٠ كم ، تتعدى كثافتها العامة ١٥ ر١ في الكم٢ .
 وبالمثل في إنجلترا ، فان اشد تباعد ، ١٧ كم ، يوجد في الشرق والجنوب
 الغربى حيث أقل الكثافات السكانية . كذلك الحال في بولنده :

Voïévodie تباعد المدن كثافة السكان			Vorévodie تباعد المدن كثافة السكان		
٨٧ر٨	٢٢	تارنوبول	٢٠ر٨	٥٢	Polésie
١٠٠ر٢	٢١	لقوف	٣٥ر٢	٤٨	Novogorodek
١١٤ر٢	١٨	كراكوف	٣٤ر٦	٤٤	فيلنو
٧٢ر١	٢٢	فارسوفيا	٢٦٥ر٩	١٦	سيليزيا
٦٧ر٠	٣١	لوبلين	٧٤ر٢	١٥	بوزنان
٤٠ر١	٢٦	بيالستوك	٥٧ر١	٢٢	بوميرانيا

ولكن ينبغى أن نلاحظ أن علاقة كثافة السكان بتباعد المدن تختلف
 من بلد الى آخر . وكذلك لا تلعب كثافة السكان دورها وحدها ، وانما



شكل ٧ - كثافة الشبكة الدينية
 في المملكة المتحدة وإنجلترا وويلز في ١٩٢٠
 [من فليمنغ]

بالاشتراك مع القوى الاقتصادية والاجتماعية المختلفة . فتباعد المدن في كل من بوزنان وبوميرزة من ناحية ، وفي كراكوف ولفوف وتارنوبول من ناحية أخرى ، متشابه الى حد بعيد ١٥ - ٢٢ كم ، ولكن كثافة السكان في المجموعة الثانية تزيد عنها في الأولى بنسبة ٥٠ - ١٠٠ ٪ . ويرجع هذا الى ان الاقتصاد تجارى أكثر في المجموعة الأولى ، بينما هو زراعى معاشى أساسا في المجموعة الثانية . وبالمثل في الولايات المتحدة . فالتباعد في لويزيانا وداكوتا الشمالية متشابه (٢٤ كم) ولكن كثافة السكان نحو ١٨ ضد ٤ على الترتيب . والتباعد في كل من فرجينيا وتنسى وفلوريدا أشد منه في كانتاس ونبراسكا ، بينما كثافة السكان أعلى في المجموعة الأولى ، وذلك لفقر الجنوب وتأخره الاقتصادى .

٢ - أما عن القانون الثالث من أن لكل حجم بعدا معينا ، فان كريستالر يجد أن مسافة التباعد الدنيا السابقة (٧ كم) تزيد في حالة المرتبة الحجمية التالية بنسبة $\sqrt[3]{3} \times 17$ الى ١٢ كم ، بينما ستحدد منطقة للخدمة تبلغ ٣ أمثال الأول مساحة وسكانا . والجدول التالى يلخص مراتب الحجم - والخدمات طبعا - ويربطها بمعدلات تباعدها ومساحات مناطق نفوذها . ويشترك كريستالر أسماء هذه المراتب من المراكز من الوحدات الادارية المتفاوتة الحجم والاهمية في أجزاء المانيا المختلفة .

أما لو ش فيعد جداول بعدد المدن ذات الأحجام المعينة ، ويحقق مسافات الأبعاد التى تفصل بينها ، ثم يرسم لها منحنيات حدود عادية ، منحنى لكل فئة حجمية ، فتبرز توا العلاقة العكسية بين الحجم والتباعد . وهو يطبق هذه الطريقة على توزيع المدن في انجلترا عام ١٩٣٠ ، فيجد العلاقة مثالية لحد كبير ، كما يجد علاقة قوية في الينوى وانديانا وأوهايو أيضا (شكل ٨)

«Thus for every size of town there is a typical, though not even theoretical unequivocal, distance».

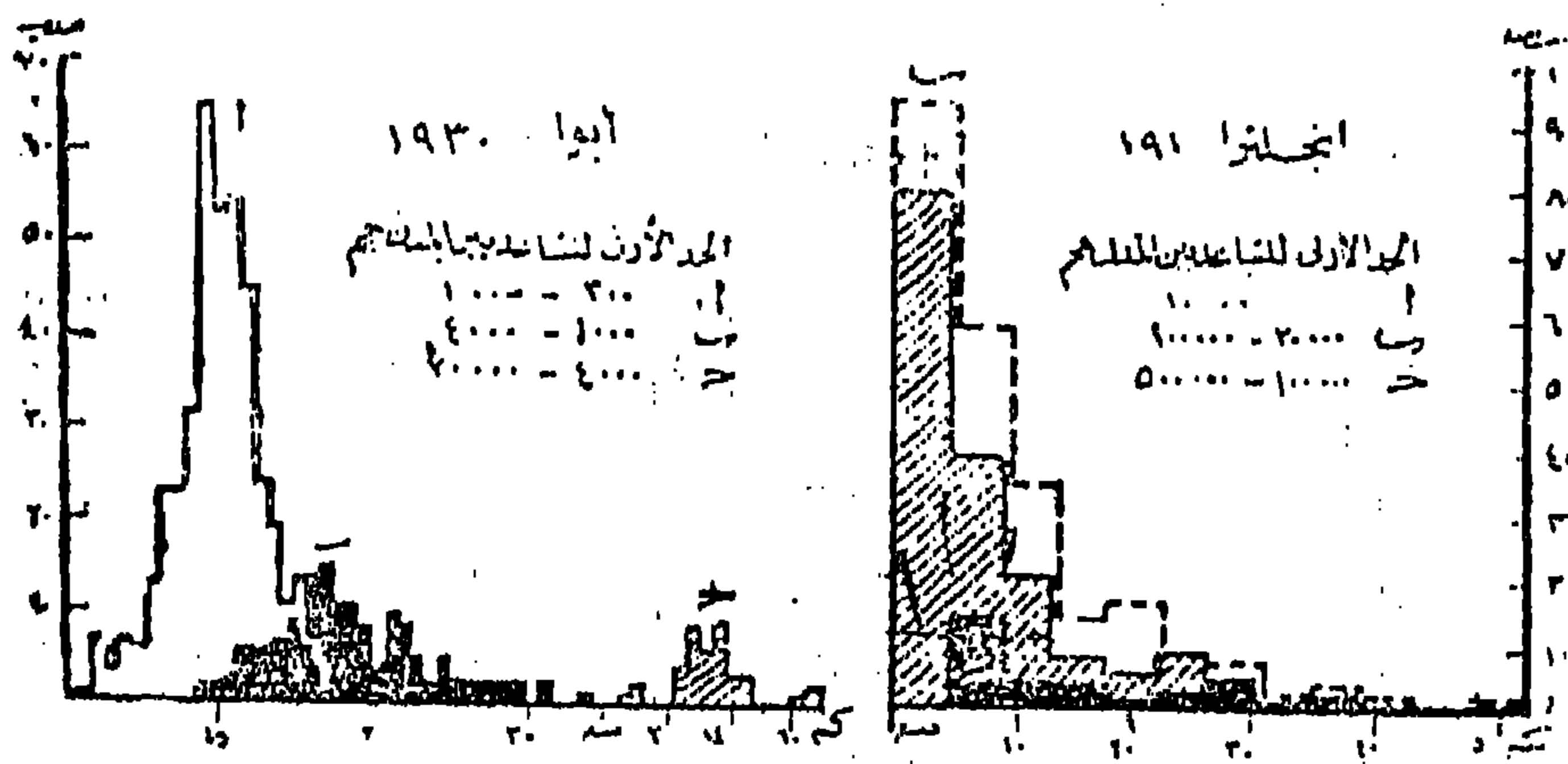
مرتبة المدينة	عدد السكان بالتقريب أى الحجم	التباعد بالأميال	مساحة منطقة الخدمة بالميل ٢
١ (M) Marktort.	١٠٠٠	٤ر٥	١٨
٢ (A) Amtsort.	٢٠٠٠	٧ر٥	٥٤
٣ (P) Provinzstadt.	٤٠٠٠	١٣	١٦٠
٤ (B) Bezirksstadt.	١٠٠٠٠	٢٢ر٥	٤٨٠
٥ (G) Gaustadt.	٢٠٠٠٠	٣٩	١٥٠٠
٦ (K) Kreisstadt.	١٠٠٠٠٠	٦٧ر٥	٤٥٠٠
٧ (L) Landstadt.	٥٠٠٠٠	١١٦	٢٥٠٠

كذلك يضرب لوش مثلا ألمانيا ٠ فى ١٩٢٨ كان عدد الحلات فى ألمانيا ٥١٠٠٠ ، فى مساحة قدرها ٦٨٣ر٠٠٠ ميل ، بواقع اقليم قطره ١ر٠٦ ميل لكل حلة فى المتوسط ، مما يعنى متوسط تباعد قدره ٢ر٢ ميل ٠ فاذا افترضنا أن ك = ٢ لكل ألمانيا ، فبحسب الجدول الأول (ص ٢٠٥) فإن المسافات النظرية التى تفصل بين الأحجام المختلفة ينبغى أن تكون كما يلى - مع ملاحظة أن المسافات الفعلية تقترب منها جدا :

مرتبة الحجم	المسافة النظرية بالميل	درجة المكان	أمثلة
صفر	٢ر٥	قرية	أمثلة محلية عديدة
١	٤ر٤	قرية	
٢	٧ر٥	مدينة قروية	
٣	١٣ر١	مدينة كونتية	
٤	٢٢ر٥	مدينة كونتية	
٥	٣٨ر٨	عاصمة مركز	ميونيخ - أو جزبرج
٦	٧٦ر٥	عاصمة مركز	٣٨ر٨ ميل

٧	١١٧٥	عاصمة اقليمية ميونيخ - نورمبرج ١٢٤٤ ميل
٨	٢٠٣١	عاصمة ولاية ميونيخ - زيوريخ ٢٢٣١ ميل
٩	٣٥٠٠	عاصمة كبرى برلين - كولونيا ٢٦٧٥ ميل
١٠	٥٩٥٠	عاصمة الدولة برلين - باريس ٦٧٥ ميل

كذلك وجد برش Brush في دراسته لجنوب غرب وسكونسين أن متوسط المسافة التي بين الـ ١٩ « مدينة » في المنطقة هو ٢١ ميلا ، وبين الـ ٧٣ « قرية » هو ٩٩ ميل . وهي أبعاد تتفق الى حد بعيد مع ما وجد بريسى في اكوئيتيات في جنوب انجلترا . فهو يميز بين نوعين من مراكز الخدمات : العليا والسفلى ، ويجد أن متوسط التباعد بين كل المراكز الأولى ٢١ ميلا ، بينما متوسط الفاصل بين كل المراكز السفلى فيما بينها أو مع العليا هو ٨ أميال . من كل هذه الأمثلة نرى علاقة لا شك فيها بين الأحجام والأبعاد ، إلا أن الملاحظ أن هذه العلاقة تضعف نوعا مع زيادة حجم المدن ، لا لسبب إلا أن عدد الملاحظات يقل عادة في حالة المدن الكبرى .



(شكل ٨) العلاقة بين الحجم والتباعد

نقد النظرية

أوجه النقد

قوبلت النظرية السداسية بكثير من النقد ، بعضه فى الشكل ، وبعضه فى الموضوع . ولكن محور هذا النقد هو أن النظرية نظرية أكثر منها واقعية ، صارمة لا مرنة ، وأنها غالت كثيرا فى تقدير قيمة عامل الخدمات كعنصر منظم لتوزيع الحالات المدنية فى الاقليم ، لأنها تجاهلت عوامل أخرى تنفى التنظيم النظرى . ويمكن تفصيل مثالب النظرية فيما يلى :

١ - الشكل . من حيث الشكل : تقدم النظرية نظاما معقدا نظريا ، وأكثر تعقيدا لدرجة اليأس من الناحية الواقعية . ويرى البعض أنها كفكرة نظرية ليست الا هامشية بالنسبة لجغرافية المدن ، شأنها شأن المبادئ النظرية التى يضعها الاقتصاديون بالنسبة للجغرافيا الاقتصادية ، ولو أنها قد تحفز الباحث .

كذلك ينتقد E. Neef اتخاذ كريستالر عدد التليفونات مقياسا للمركزية ، على أساس أن نسب التليفونات انما تعبر عن وظائف اقليمية معينة فقط ، وأن كريستالر لا يأخذ فى الاعتبار اختلافات جغرافية هامة بين الأقاليم فى فكرته . ويضيف اريكسن أن مقياسا كهذا من شأنه أن يفشل فى معظم أجزاء الولايات المتحدة ، حيث يوجد التليفون فى المنازل الريفية والمدينة على السواء ، الى جانب المؤسسات التجارية والمهنية .

كذلك يؤكد بريسي نفس الانتقاد ، ويرى أنه لابد أولا من وضع مقياس مقبول للخدمات المركزية الكلية يستمد من عدد السكان المشتغلين بخدمات معينة زيادة عن يؤدونها محليا للمدينة . وهو نفسه يقدم على هذا الأساس جزءا من هذا المقياس - الجزء الريفى من المركزية . وبالمثل يقترح أولمان اضافته مقاييس للمركزية كحجم تجارة الجملة والتجزئة وعدد السيارات التى تدخل المدينة ٠٠٠ الخ .

٢ - طبقات الخدمات المركزية . نظرية المراكز المتراتبية بناء ضخم يقوم على فرض أولى بسيط ولكنه جوهري جدا : أن الخدمات المركزية تتوزع على شكل نظام طبقي متراتب hierarchical class-system ، يمكن تمييز درجاته ومراتبه بوضوح . ومصدر هذا الفرض مستمد من الواقع : فالمراكز المدنية تختلف فيما بينها ، ونحن في لغتنا الدارجة نعبر عن ذلك على المستوى الحدسي حين نتكلم عن ضيعة وقرية وبلدة ومدينة ومتروبوليس . الخ . ومن المفهوم عند كريستالر أن تراتب الخدمات في نظام طبقي يعنى ، أولا ، أن كل طبقة أعلى تلك كل مجموعة الخدمات التي تملكها الطبقة السفلى التالية ، مضافا إليها عدد آخر من الخدمات الأرقى الأكثر تعقيدا . ثم هو يعنى ثانيا أن لكل طبقة وظيفية أو مرتبة خدمات حجما سكانيا يرتبط بها بدرجة كبيرة . وذلك عن طريق الدخل ، لأن بيع مزيد من الخدمات يعنى مزيدا من الدخل ، وبالتالي يعنى مزيدا من القدر على التحمل بالسكان ، ومن ثم فهناك سلم طبقي أيضا من أحجام المدن . من هذا يتضح أن كل النظرية تبدأ من ، وتتوقف على ، وجود نظام طبقي بالفعل في مراكز الخدمات .

ولكن هذا الافتراض القاعدي قد فند ، ونفى البعض وجوده بصورة قهدهد بسقوط البناء . فكما يحتج فايننج Vining ، تتبع معظم دراسات النظرية المركزية أسلوبا قبليا a priori : فتبدأ بتصنيف المراكز المدنية إلى طبقات أو مراتب ، ثم تحدد مجموعات الوظائف أو الخدمات التي تملكها كل طبقة ، ثم تعود إلى واقع المدن في الاقليم فتطبق عليها هذا التصنيف وتثبت بذلك وجوده منها . كذلك التصنيف الطبقي المفروض تقسيم اعتباري تحت arbitrary فلماذا لا نميز بين عدد أكبر أو أصغر من المراتب ؟ وما هي حدود ابتداء وانتهاء كل مرتبة ؟ انها لذلك لا تمثل وحدات تركيبية طبيعية مستقلة . لكل هذا ينتهى فايننج إلى الشك في وجود نظام طبقي في

مراكز الخدمات الا بصورة تجاوزية اعتباطية ، والى أن المراكز المدنية تتباين على الاتصال ، فى صورة متصل along a continuum لا على نظام طبقى .

والرد على هذا النقد الخطير درس برى وجاريسون الأسس الوظيفية للنظام التراتبى فى كونتية سنوهميش Snohomish فى ولاية واشنطن بالولايات المتحدة ، وذلك باتباع أسلوب جديد عكس الأسلوب التقليدى . فلم يفترض أن المدن تقع فى مراتب طباقية ، بل بدأ بحصر كل الوظائف والخدمات فى كل المراكز وتصنيفها واعطاء رتبة لكل منها ranking . وعلى أساس مدى شيوع أو تخصص كل نوع من الخدمات وتوزيعه احصائيا فى كل مركز . وقعت المراكز من نفسها فى ٣ مراتب يمكن أن نقول انها تقابل الضياع والقرى والمدن . وبهذا ثبت بطريقة سليمة علميا أن تباين المراكز المدنية يتم على أساس طبقى ، وأن أساس نظرية كريستالر سليم . ولكننا سنعود الى هذا بمزيد من التفصيل فى دراسة الحجم .

٣ - العامل الجغرافى . تغفل النظرية العامل الجغرافى بالمعنى المباشر ، أى عدم التجانس فى سطح الأرض من تضاريس أو تربة ، وزراعة ، واكيومين . فتراتب وتنظيم النظام النظرى للتباعد والحجم يتوقف على سهل خيالى يتوتر وينقبض فى الحقيقة الى سطح مجعد متقطع متنافر ، ولا بد للبناء النظرى المنظم من أن يختل مع هذا . وكما يعبر ناقد مجلة Geog. Review وهو يشير الى مناطق الخدمات ومراكزها المدن المترتبة : « انها تكون نمطا يشبه بشكل ما شبكة سمك مبسوبة على شاطئ ، خيوطها الخلوية منتظمة متناسقة حيث الرمل ناعم أملس ولكن مجمعة مضطربة حيث تشتبك الشبكة فى الصخور » .

فاذا كان التباعد فى النظرية يحدد الحجم ، فإن أحجام كثير من المدن معطاة ، وهى التى تحدد تباعد المدن المحيطة . فحيث تتحدد مظاهر السطح

بصورة قوية لا مفر منها تتحدد مواقع قبلية لأحجام هامة ، منها تبدأ الأحجام .
المحيطة وتتحدد بحسب البعد عنها . أى أن كثيرا من المواقع والأحجام تتحدد
سابقة للتباعد النظرى ، ثم هى التى تقوده وتتحكم فيه . فالنظرية تقلل .
كثيرا من أهمية المواقع الخاصة أو النوعية ، أو بالأحرى فكرة « الموقع » .
بالمعنى الجغرافى الصحيح ، وذلك فى سبيل تفسير الانتثار العام أو بالأحرى
« التباعد » . « فالموقع » ليس مجرد نقطة من نقاط شبكة التباعد العديدة ،
ولكنه أحيانا محور لنسجها .

ويؤكد أولمان قيسة العامل الجغرافى فى توزيع المدن ممثلا بحالة
شيكاغو . فيحسب « النظرية المركزية » ، فإن العامل الأول الذى يفسر
شيكاغو هو انتاجية الغرب الأوسط ، أما موقعها على النهاية الجنوبية
لبحيرة متشجن فثانوى ، إذ لابد للمدينة لتنجح من أن تتوسط منطقة
منتجة ، ولو لم تكن هناك بحيرة متشجن لكان سكان مدن الغرب الأوسط
على نفس ضخامتهم الحالية على أرجح المظن .

كذلك يعترض تريكار بأن توزيع المدن الفعلى فى العالم يتركز فى مواقع
ساحلية لا داخلية ، أى هامشية لا متوسطة مركزية ، وبأن المدن تميل الى
المظهر فى أماكن معينة لا هندسية كأقدام الجبال وخطوط تقطع السكنى
والزراعة والانتاج الخ ، أى فى « مواقع » خاصة مستقلة عما تفترضه
النظرية . وبالمثل يقرر بيرجل أن النظرية تصطدم مع الحقائق بجلاء : فكل
المدن الكبرى الهامة فى أمريكا لا تقع فى وسط اقليم وانما على أطرافه .
بوسطن ، نيويورك ، فيلادلفيا ، بلتيمور ، نيواورليانز ، دترويت ، شيكاغو ،
الباسو ، بورتلند ، سياتل ، سان فرنسيسكو ، لوس انجلس . ولكن قد يكون
الرد هو أن الوقوع على جبهة مائية لا يلغى النظرية ، وانما كما فى حالة
النظرية الحلقية داخل المدينة « ينصف » مفعولها ، بمعنى أن يظل النظام

- المركزى يعمل وانما على جانب واحد مبتدئا من المدن الكبرى الساحلية كأقطاب
- لنظام تباعد تراتبى هندسى نحو الداخل .

كذلك يجد بيرجل أن التباعد ليس متجانسا فى الولايات المتحدة سواء بالنسبة لكل المدن أو لفئة حجمية معينة • فهناك ٤٠ مدينة فى ولاية واشنطن : ثلاث منها تزيد عن ١٠٠ ألف ، البعد فيها بين سياتل وتاكوما ٣٦ ميلا ، وبين سياتل وسبوكين ٢٣٠ ميلا • كذلك واشنطن العاصمة الاتحادية لا تبعد عن بلتيمور فى الشمال الا ٣٦ ميلا ، وعن رتشمند فى الجنوب ١١٠ ميلا • وحتى فى الوحدات الاقرب الى التجانس لا نجد صدق للنظرية فى الحقيقة : فمثلا كانساس ونبراسكا فى نفس المساحة تقريبا ، ولكنهما تختلفان فى عدد المدن وتباعدها وأحجامها كالاتى :

المساحة بالميل ^٢	عدد السكان	عدد المدن
٨٢ر٠٠٠	١ر٨٠١ر٠٠٠	٦٤
٧٧ر٠٠٠	١ر٣١٥ر٠٠٠	٣٦

وربما احتج بأن هذا اختيار مبنى على فهم خاطئ للنظرية التى تشترط وحدات مساحية متجانسة ، ولكن هذا النقد مع ذلك يؤكد نقطة هامة ، وهى عدم صلاحية النظرية للمساحات الكبيرة لأنها تضم مساحات عديدة غير متجانسة ، وأن النظرية لا تصلح الا لوحدات مساحية صغيرة ، وحدات تجانسية كالموازيكى • ويؤكد اولمان ضرورة هذا التعديل والتحديد • وإذا كان تنظيم المراكز المركزية ومناطق خدماتها التابعة قد يقترب من الانتظام « العادى » فى الأقاليم الزراعية مثل الغرب الأوسط ، فانه يتكسر ويختل حيث توجد مناطق جبلية أو جرداء • بل حتى فى السهول الزراعية مثل جنوب ألمانيا - حقل تجارب كريستالر نفسه - لم يمكن تقريب الواقع من النظرية الا ببعض من العناء والعنت ، والقسر والابتسار - « coup de pouce »

كما يقول تريكار • وهكذا لا يمكن لنظرية هندسية أن تفسر كل التفسير.
ظاهرة غير هندسية أساسا ، ولا لعامل متجانس أن يفسر وحده حقيقة:
متنافرة •

٤ - العامل الإداري • العامل الإداري يضاد النظرية : فالحاجة الى
الدفاع المحلى والمضبط الإداري دعت الى تقسيم الاقاليم الى وحدات ادارية •
والوحدة الادارية المثالية هي التى تتألف من قاعدة كمركز لها ، ثم من مجموعة
من المراكز التابعة الأقل مرتبة ، ثم من منطقة هامشية مخلخلة السكان.
تفصل الوحدة عن جاراتها • ولقد كانت حدود تقسيم التجارة والروابط.
الحضارية ، ولا زالت ، النوع المفضل من الحدود الادارية سواء الكبرى أو
الصغرى ، وهى تتفق دائما مع مناطق كثافات السكان المنخفضة • والفلاح.
مثلا ينتظر أن يقوم بتسويقه ويدفع ضرائبه ويستعمل المؤسسات والمرافق -
كالمحاكم - فى تلك المدينة التى يمكنه وصولها بأسهل طريق ، وليس فى
مدينة نائية متطوَّحة فى طرقها ولن يزورها أبدا فى الظروف العادية •
وعلى هذا فان الوحدة الادارية المحلية ينبغى أن تحدد على أساس سهولة
الوصول الى مدينة ، وخط تقسيم التجارة المحلية خير مؤشر الى هذا
الأساس • أما خطوط التقسيم الطبيعية كالغابات أو المستنقعات فكانت تستعمل
كثيرا فى الماضى ولكن مغزاها اليوم قل لتعدين الانسان لها •

والفكرة الأساسية فى الوحدات أن تكون متماسكة ، متماثلة السكان
والمساحة بقدر الامكان ، لكل منها مركزها الإداري الرئيسى فى الوسط
الجغرافى ، وحدودها مناطق تخلخل فى السكان • ومثل هذا الأنموذج المثالى
يتحقق جزئيا باعتبار عامل السوق الريفى أو الخدمات ، ومع ذلك فعامل
الخدمات من شأنه أن يعطى للوحدات الادارية على حدودها عدة مراكز من
المرتبة الأقل التالية ، وهذا يناهى المبدأ الذى بحسبه يجب على الوحدات.

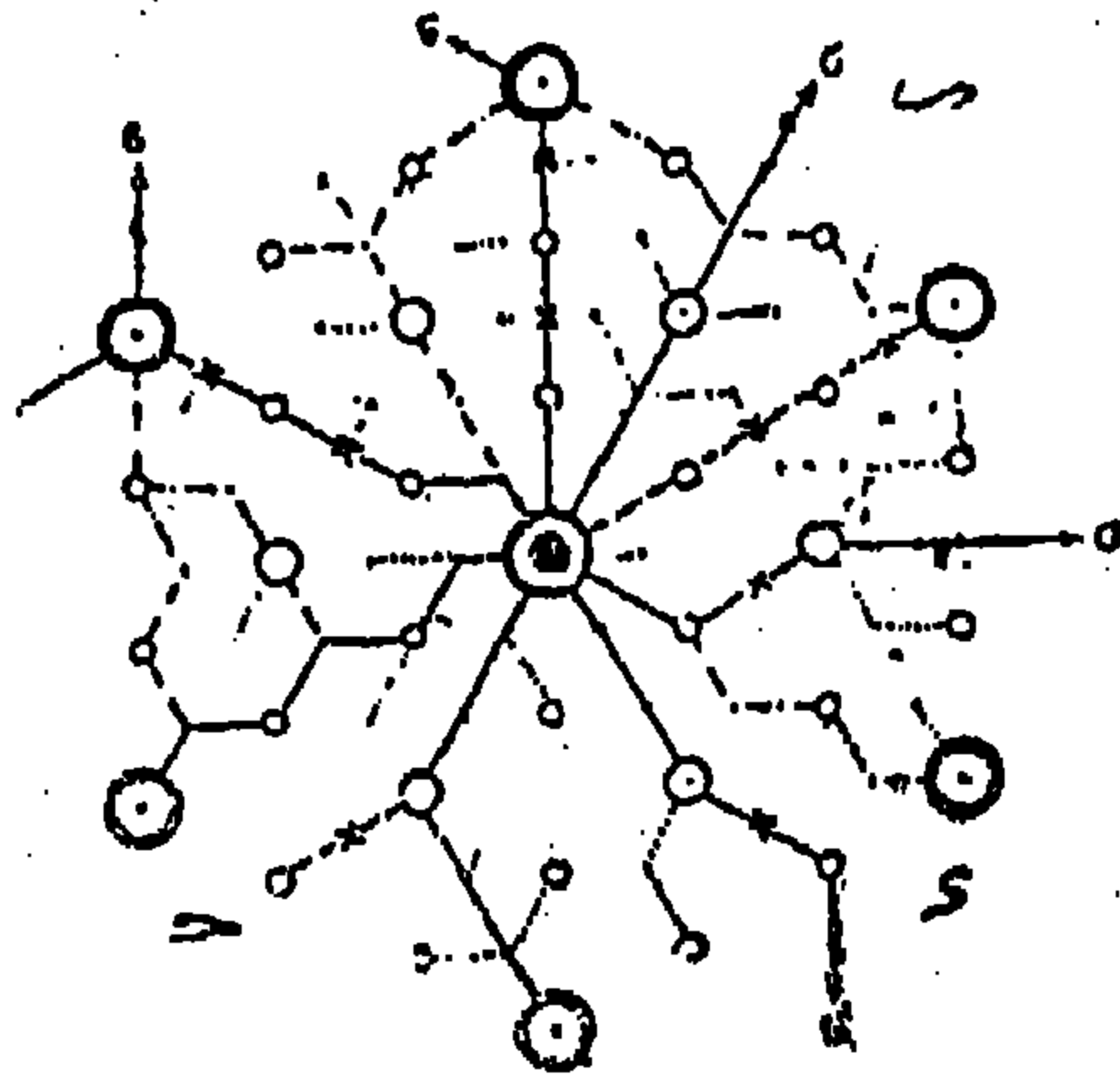
الادارية ألا تقطع الاتصالات والروابط المحلية بقدر الامكان . ولهذا فالمواقع ٩ ع .
العامل الادارى يضعف من الخدمات المركزية كعامل يخلق الهيكلية
السداسية المنتظمة .

٥ - عامل التجارة . كذلك تتعارض النظرية مع عامل التجارة أو
النقل . وربما كان هذا أشد خطرا من العامل الادارى . فالتجارة تتطلب
طرقا تخدم أغراضها أفضل خدمة بأقل كلفة . ولذلك أنسب توزيع للمدن
من وجهة نظر التجارة هو الذى يسمح بالاتصال بين أكبر عدد ممكن من المراكز
الصغرى الواقعة بين مدينتين كبيرتين على خط مباشر تاركا فى ذلك المراكز
الأصغر . كما يشترط كذلك أن المراكز الصغرى الواقعة على الخط ينبغى أن
تكون متساوية التباعد عليه .

وعلى التو يبدو هذا النمط مضادا لهيكلية عامل الخدمات ، التى
لا تصلح لقيام شبكة قوية من المواصلات تربط الأماكن ببعضها مباشرة . ولو
أن المدن وزعت نظريا على ضوء عامل التجارة وحده لكان من الضرورى
وجود عدد من المراكز ذات المرتبة الكبرى أكبر بكثير مما هو الحال اذا سار
عامل الخدمات فقط ، وذلك لتكى تمتد المنطقة كلها بنفس القدر من الخدمات
المركزية . كما أن هذا التوزيع المدنى يكون من شأنه أن يقلل من مساحة مناطق
الخدمات ، التى تفقد حينئذ شكلها السداسى وتنتطح على محاور الطرق ،
فتكون أعرض بجانبها وتدق بعيدا عنها .

والذى حدث فى التاريخ هو أن عامل السوق الريفية والخدمات ساد
فى المناطق التى كانت التجارة فيها كعامل فى نمو المدن أهم من التجارة
العبورية ، بينما تجد عامل التجارة أهم فى المناطق التى لعبت فيها تجارة
المرور والحركة البعيدة المدى دورا أهم . كذلك ساد عامل الخدمات فى
المناطق الزراعية لأن توزيع المدن على أساس هذا العامل يعطى أقل عدد من
(م ١٥ - جغرافية المدن)

المراكز التجارية • وقد تحدد التضاريس سيادة عامل التجارة حيث أن الطرق قد تقتصر على خطوط منفردة على طول الأودية • والفارق الأساسي بين النظامين هو أن عامل الخدمات يرتبط بمنطقة areal ، بينما أن العامل التجارى خطى linear يرتبط بالخط الذى هو وحدة المنطقة • وإذا كان الأول يخلق هيرارشية تتبع المتتالية ١ - ٧ - ٤٩ - الخ ، فإن الثانى يخلق هيرارشية تتبع المتتالية ١ - ٤ - ١٦ - الخ • ولقد كان العامل التجارى أو عامل النقل هاما فى مناطق كثيرة معينة فى العصور الوسطى وحتى قبل الثورة الصناعية ، وكان بذلك مدعاة الى اختلال وتعديل المهيرارشية التى يرتبها كريستالر على عامل الخدمات المركزية • وعلى هذا فالنظرية تنغالى فى تقييم عامل الخدمات المركزية فى عصر التبادل المتواتر لا المكفاية الذاتية ، على حساب عامل التجارة • والنظرية تصور وظيفة المدينة كما لو كانت مركزا لسوق ريفية مباشرة فقط ، بينما وظيفة المدينة أساسا مزدوجة : مركز



طرق محلية د. طرق متوسطة. طرق رئيسية - مناطق حضرية

(شكل ٩) طرق التجارة فى نظام الخدمات الاقليمية النظرى

- قطاع (١) : منطقة كثيفة السكان فيها الحركة المحلية هى السائدة •
 - قطاع (ب) : منطقة كثيفة السكان فيها الحركة بعيدة المدى هى السائدة •
 - قطاع (ج) : منطقة مخلفة السكان فيها الحركة المحلية هى السائدة •
 - قطاع (د) : منطقة مخلفة السكان فيها الحركة بعيدة المدى هى السائدة •
- [عن كريستالر]

لريفها ، ورأس اتصال مع المدن الأخرى مراكز المناطق الأخرى ، وربما كان ،
هذا الأخير أهم من السابق .

٦ - العامل الصناعى : أما العامل الصناعى فهو أخيرا من أهم
الاعتراضات على أسس كريستالر . فتوزيع الصناعة أبعد ما يكون عن
التجانس ، وهو رهن بظروف جيولوجية موضعية ، مما يجعل الصناعة تمثل
عامل النقطة التى هى وحدة الخط الذى يرتبط بعامل التجارة . ومنذ الانقلاب
الصناعى تركزت الصناعة فى تجمعاتها الكبرى قرب الفحم أو الخام . وقد
ترتب على ذلك فى كثير من المدن أن أصبحت الخدمات ثانوية وسادت
الصناعة . كما برزت مدن جديدة كمدن الفحم ومدن النوم ومدن الاصطيفاف
والراحة والقواعد البحرية . . . الخ ، وفرضت فرضا على الريف بلا أدنى
علاقة عضوية بينهما .

صحيح أن الخدمات المركزية زادت منذ الانقلاب الصناعى زيادة هائلة
لاطراد ارتفاع المستوى المعيشى لسكان المدن ، والزيادة العامة فى عدد وتعقد
الخدمات المركزية . وصحيح أن المدينة الصناعية الحديثة تتحول فى صمت
مدينة خدمات متنوعة كما لاحظ كولن كلارك . ومع ذلك فإن المدن الصناعية
المتخصصة تنقصها هذه الخدمات غالبا ، ولابد من اللجوء الى مدن أخرى
كبيرة مجاورة للحصول عليها منها .

كل هذا لا شك يقلب هيرارشية الخدمات المركزية وعامل السوق
الريفية رأسا على عقب . ولا شك أن الصناعة هى المسؤولة اليوم أكثر من
أى عامل آخر عن الحجم الحقيقى للمدن ، ان لم يكن عن توزيعها الجوهري .
ولا شك أن كريستالر بقدر ما بالغ فى تقدير أهمية عامل الخدمات فى تحديد
هيرارشية المدن ، بالغ فى تقليل أهمية عامل الصناعة الحديثة . ومعظم أشكال
« الانتاج النقطى point-production » ، تعاكس وتضاد الترتيب المنظم

الهندسى • ويجد سميلز أن عامل الخدمات الذى نجح مع كريستالر فى ألمانيا لا يفسر تراتب المدن فى انجلترا وويلز • وينتهى بريسى الى أن « من الواضح أن نظرية المواقع المركزية لا تلقى الا قليلا من الضوء على توزيع الحالات فى المناطق الصناعية المكثسة » •

الخلاصة

لا شك أن هناك وجها لهذه الانتقادات فالنظرية تهمل كثيرا من خصائص البعد المكانى ، ومعظم نتائج البعد والنقل التاريخى أى النمو ، كما أنها تهمل الضوابط الوظيفية المختلفة ، المناطقية كالادارة ، والخطية كالتجارة ، والنقطية كالصناعة • فكما يجمل تريكار : « الخطر الأكبر فى مثل هذه الخطة هى أن تصبح نظرية ، وأن تبدأ من فكرة هندسية تطبق على الحقائق لتفسيرها بدلا من تتبع الطريقة العكسية • وهذا هو السبب فى أنها تهمل سلسلة من الحقائق ولا تنطبق على الحقيقة الا انطباقا سيئا »

ولكن يبدو أن كل هذه التعديلات تستدعى تحويرا واستدراكا فى النظرية دون أن تحطمها • ونقطة ضعفها تكون حقيقة ان هى حاولت أن تفسر كل مظاهر التوزيع المبنى ، فنظرية العامل الأحادى monistic control من شأنها أن توضح عجز النظرية • ولكن يبدو أنه انما قصد بها أساسا أن تفسر الفرشة الأساسية الأصلية كما تنحدها وترتبها القوى الاقتصادية المنظمة بطبيعتها فى المكان ، وأنها لا تهدف الى أن تحل محل العوامل والضوابط الخاصة الأخرى التى هى بمثابة قمم مزروعة على القاعدة الفرشة الأساسية والتى تفرض عليها بالتالى تعديلات محلية كبيرة •

على هذا فهى لا تدعى أن تفسر كل الأقاليم : ففى مناطق زراعية متجانسة صغيرة المساحة مثلا قد يسود عامل الخدمات والسوق الريفية كما فى جنوب ألمانيا ، وفى مناطق قد تسود العوامل المتدخلة كالصناعة فلا يكون لعامل

الخدمات أى قيمة فى تفسير التوزيع ، كما فى المرور مثلا . كذلك فانها لا تفسر كل ما فى الاقليم الواحد : فقد تفسر الفرشة وتترك القمم الخاصة لضوابط أخرى كالطبوغرافيا ، والمواقع الجغرافية المخرجة . وكما يقول أولمان :

«Some form of the central-place theory should provide the most realistic key to the distribution of settlements where there is no marked concentration in agricultural areas, where explanation has been most difficult in the past.»

فالنظرية اذن لم تقصد أن تدعى أنها العامل الوحيد ، أو الأهم ، وإنما القاعدى ، والعوامل الأخرى تتكفل بالابتعاد عن بدرجات متفاوتة . فهى اذن لا تهدد بالاطاحة بفكرة « الموقع » الجغرافى ، تلك الفكرة الأولية جسدا . ففى الجغرافيا ، ولا تدعى تفسير « توزيع » المدن ، تلك الفكرة المركبة من عناصر التباعد والحجم والموقع ، وإنما تفسر عنصرا واحدا منها هو التباعد ، الغرس المدنى semis عند الفرنسيين .

وربما كان السبب فى مهاجمة البعض للنظرية هو اعتقادهم بأنها تحاول أن تفسر أكثر مما ينبغى لها . يقول بريسى :

«Christaller did the cause of urban geography a disservice by claiming a wider application for his theory of location than was justified.»

ولكن لوش من الناحية الأخرى يؤكد هذه التحفظات والاستدراكات ، فيكرر أن الواقع يبتعد عن النظرية لانتهاى عصر الكفاية الذاتية وعصر المحلية ، وأنه لا يوجد اقليم ترابقى كامل نموذجى الا كصدفة سعيدة .

«A clearly defined economic landscape is a piécé of good fortuné rather than a natural subdivision of a state.»

على أن هذا لا ينفى أساس النظرية وقيمتها فى التعرف على درجة من

النظام والمنطق فى الفرشات الاقليمية الأساسية regional substrata .
تحت كل الخلط والمتداخل الذى يميز المسطح . وعلى أساس التحفظات .
والتعديلات يقبل النظرية كثير من الجغرافيين مثل أولمان ، الذى يقول انها
بهذه الصورة تشبه نظرية المناطق الحلقية داخل المدينة . وينبغى الا نغمت
النظرية حقها فى هذا الصدد : فهى أول نظرية عامة تفسر الأساس القاعدى .
لشبكة المدن فى الأقاليم . قد تقدم السياسة والحروب واختلافات الطاقة .
والنشاط والصدف التاريخية تفسيراً جزئياً لهذه الشبكة . والجغرافيون من
جانبيهم تعودوا أن يرجعوا الى « ضوابط » طبيعية كالمراعى والمعادن .
وغيرها . ولكن النظرية المركزية تكشف عن عامل أساسى لا يقل أهمية هو
عامل المركزية factor of centrality الذى يعمل مستقلاً عن طبيعة
الأرض فى الحل الأول . وبهذا تضيف النظرية نظاماً وتناسقاً منطقياً .
وبساطة على ما كان يبدو من عشوائية وخلط فى توزيع المدن ، تماماً كما
أخضعت التطورية آلاف الحقائق المضطربة فى عالم الحياة لنظام بسيط .
متكامل .

أضف أن ادخال الطريقة الرياضية على دراسة انتشار المدن تتفق مع
الاتجاه العلمى الحديث عامة ومع اتجاه فروع جغرافية أخرى كالجيومور -
فولوجيا ، وبهذا تمثل فتحاً حقيقياً فى المادة . كذلك ثبت أن النظرية هامة
جداً فى التخطيط الاقليمى وخاصة فى المناطق الجديدة وطبقت فعلاً فى شرق
ألمانيا ، وهى بهذا تدخل بالجغرافيا فى الميدان التطبيقى .

والبعض بعد يقبل حداً أدنى من النظرية فكرتها العامة من أن كل مدينة
تبدو كما لو كانت فى سلم من المراتب المركب الذى تجد نفسها فيه سيدة
ومسودة ، تابعة ومتبوعة فى نفس الوقت ، وذلك دون التقيد بحدود النظرية
الهندسية الصارمة . مثال ذلك برون ، الذى يرى أن المحاولات الرياضية
والاحصائية هندسية أكثر مما ينبغى ، والذى يرى أن :

«La théorie de Lalane est la plus théorique des théories, en ce sens qu'elle repose sur le plus hypothétique des hypothèses.»

وبالمثل يحذر سور ، الذى يتفق على أن هندسية لالان ساذجة وبعيدة عن الروح الجغرافية الحقة ، فيقول :

«Avec la recherche des formules théoriques ou empiriques ; l'étude des deviations de la realité à ses schémes, s'introduit un esprit de rigueur dans l'explication géographique. On peut attendre beaucoup de ces études, à condition d'avoir toujours présente à l'esprit cette complexité des faits géographiques qui implique une certaine contingence.»

نومع ذلك يعود سور فيعترف بأن التحليل الاحصائى فى دراسة توزيع المدن الاقليمى اثبت خصوبته وغناه فى وسط وشرق أوربا . وبالمثل يأخذ تريكار على النظرية صرامتها الهندسية ولكنه يعترف لها بالصحة والقيمة : « ... يمكننا اذن أن نلوم على نظرية كريستالر جمودها الهندسى . ولكنها مع ذلك ليست بلا فائدة : فهناك فى الواقع ، كنتيجة لتنافس المدن فيما بينها ، ميل لهذه الأخيرة الى أن تتنضد بشكل منتظم بدرجة قلت أو كثرت ، والى أن تتباعد بحسب ايقاع معين . ومن النادر أن تنمو مدينتان كبيرتان بجانب بعضهما البعض وبنفس الوظائف ... » .

الفصل الثامن

الحجم

يقصد بدراسة الحجم هنا عدد سكان المدينة وليس اتساعها كمنطقة مبنية . ولحجم المدينة أهمية كبيرة . فمن الناحية الفعلية يتخذ الحجم مؤشرا مركبا الى ، ومقياسا عاما ، لوزن المدينة كما يتحدد بعدد كبير من المضوابط والعوامل التي تدخل في تقييم أهميتها . ولكن يجب أن يكون واضحا أن الحجم مقياس عام تقريبي لا أكثر . فتصوره يبدأ من اللحظة التي نميز فيها بين القرية والمدينة . وبعدها يبدو هذا القصور في عدم امكان الربط الدقيق بين الحجم وغيره من عناصر تكوين المدينة كالوظيفة والتركيب والاتساع والكثافة . . . الخ . فمن الصحيح مثلا أن وظائف معينة لا تظهر الا بعد تحقيق حجم معين ، وأنه بوجه عام كلما زاد الحجم كلما تعددت الوظائف . ولكن مثل هذا الارتباط عام عائم جدا . كذلك أوضح كريستالر وأولمان وغيرهما أن الحجم ليس دليلا مطلقا على المركزية centrality ، بل قد يكون مضللا أحيانا . ومع ذلك فحجم المدينة في الذهن العام معيار معقول للأهمية العامة للمدينة ، وبوجه خاص لقيمة موقعها . وفيما عدا هذا ، فالحجم في ذاته عنصر هام من عناصر مجتمع المدن في الاقليم ، ويحتاج الى تفسير على هذا الأساس . ويمكن أن نتناول الموضوع من ثلاث زوايا : هرم الحجم وتركيبه ، ثم ضوابط الحجم ، وأخيرا .

قدرة الحجم .

هرم الاحجام

تفاوت الاحجام

١ - دراسة الحجم : ليس تصنيف المدن الى فئات حجمية تصنيفا وظيفيا ، لأن من المستحيل ايجاد ربط تام بين الحجم والوظيفة أو اتخاذ الحجم أساسا لتصنيف نوعي typological من هنا قلنا ينبغي .
الانغالى فى تقدير أهمية الحجم . ومع ذلك فهناك على الأقل ملامح .
وظيفية ونوعية عامة ترتبط فى خطوطها العريضة جدا بالحجم . ولذلك .
فليس تصنيف الفئات الحجمية عملية آلية أو شكلية بحتة . فعملية التمددين كما صور بويت Poete تشبه عملية التكتيف : فقوى التمددين تسلط على سكان الريف « فتبخرهم » منه « لتكتفهم » فى نويات مدنية . وكما يتفاوت حجم التكتيف المائى من ذرات السحاب الى حبات المندى والمطر وكريات البرد وكتل الجليد ٠٠٠ الخ ، فكذلك تتفاوت الاحجام فى التكتيف المدنى من مدن قزمية ميكروسكوبية الى مدن متوسطة وضخمة وعملاقة ، من microville وما سماه جرادمان Gradmann بالمدينة القزمية Zwergstadte (مثل دنكلزبول Dinkelsbuhl) الى الميجالوبوليس megalopolis « والمدينة الماموث » mammoth city .

من هنا فقد تتساوى نسبة المدنية العامة فى اقليمين ، ولكن يختلف التركيب الحجمى بينهما كلية . فما اكبر الفرق بين مدنية كلها « تراب المدن poussières de villes » ، وأخرى متروبوليتانية جبارة تتألف من بضعة قليلة من الأحجار العظمى monoliths . ويضرب سنجر المثل الآتى : بالدولة ١ ٣٠ مدينة حجم ٥٠ر٠٠٠ ، بينما بالدولة ب ١٠ ، . ولكن فى ١ ٢٠٠ مدينة حجم ٢٥ر٠٠٠ ، بينما فى ب ٧٠ . قد لا يمكننا ان

نول أيهما أكثر تمدنا ، ولكن معرفة نسبة المدنية العامة فى منطقة قد لا تعنى كثيرا ولا تغنى الا قليلا ، وقد يكون التركيب الحجمى لسكان المدن أكثر أهمية . ولذلك فمن المهم فى دراسة أى اقليم تحديد أنصبة وحصص الفئات لحجمية المختلفة فيه - أى هرم الأحجام ، وتراتبها - المهيراركية ، تحديد النمط الحجمى السائد - التجانس أم التنافر . ففئات الحجم ليست راسة كمية بقدر ما هى الجانب الكيفى فى دراسة كمية . وهى لذلك كثيرا .
١ تكون اختزالا بليغا لتوجيه ضوابط جغرافية وقوى بشرية .

٢ - فئات الحجم : وليس من السهل تحديد فواصل صارمة بين فئات الحجم ، فأحجام المدن تمثل متصلا متدرجا كطيف الضوء spectrum . - أو هكذا هى تبدو على الأقل . ولكن هناك اتفاقا عاما على بعض القواعد .
فاولا من ناحية الحد الأدنى لحجم المدينة لا يمكن التعميم ، وتتحول المشكلة فى الواقع الى مشكلة التعريف الوظيفى للمدينة . وعموما فالحد الأدنى لحجم المدينة متفاوت جدا ، والمهم أنه - على عكس الشائع - قد يكون أقل من حجم القرى فى كثير من الحالات ، لأن الحجم الأدنى للمدينة يهبط عادة كلما ارتفعت الحضارة . ولذلك نجد فى الغرب مدنا ميكروسكوبية لا تزيد عن ٥٠٠ نسمة ولكنها مدن تماما ، بينما قد نجد قرى حقة حجمها ٣٠ ألفا وزيادة فى أجزاء من الشرق . وهكذا ، كما لم نجد حدا أعلى لحجم المدن ، لا يبدو أن هناك حدا أدنى .

وفيما يلى هذا ، نجد أن التقسيم المتبع فى ألمانيا ربما كان تقسيما مقبولا .

Landstadt	مدينة ريفية	٢٠٠٠ — ٥٠٠٠
Kleinstadt	مدينة صغيرة	٥٠٠٠ — ٢٠.٠٠٠
Mittelstadt	مدينة متوسطة	٢٠.٠٠٠ — ١٠٠.٠٠٠
Grosstadt	مدينة كبيرة	١٠٠.٠٠٠ +

«المتفق عليه عموما هو أن ١٠٠.٠٠٠ تعين المدن الكبيرة large cities ،
بينما تعين المليون المدن الكبرى supercities ، وقد يطلق على هذه المدن
المليونية تهكما المدن المليونيرة millionaire cities ، وهى دائما تلعب دور
«المتروبوليتى أو « المدينة الأم » لاقليم كامل .

تطور الأحجام

١ - أبعاد التطور : لا تعطى الوثائق التاريخية أرقاما يقينية ،
ولكنها تشير الى مدن ضخمة . فقد تكلم اليونان عن روعة طيبة ومنف
وبابل ونيوى وسوسة واكتبانا Ectabana . وكان للاغريق أنفسهم
مدن تزيد على ١٠٠ ألف ، بينما وصلت سيراكيوز عندهم فى أوجها الى
٧٠٠ ألف . وفى بداية العصر المسيحى كانت الاسكندرية ٥٠٠ ألف ، وكان
عدد كبير من المدن الرومانية يصل الى ١٠٠ ألف . وقد قدرت الاسكندرية
، وقرطاجة فى أوجها بنحو ٧٠٠ ، ٦٠٠ ألف على الترتيب - وهناك تقديرات
أكبر . أما روما فتراوحت حول ٦٠٠ - ٨٠٠ ألف ، لكنها على الأرجح
لم تتعد المليون أو تصلها ، وفى القرون الثلاثة الأولى من العصر الميلادى
كانت تتأرجح حول ٥٠٠ ألف . وبعد تدهور روما لم يبق بأوربا مدينة تزيد
عن ١٠٠ ألف الا بيننطة ، ولكن لم تلبث الأحجام العظمى أن انتقلت الى
بغداد ودمشق والقاهرة ، كذلك وصلت غرناطة وأشبيلية الى أضخم حجم فى
العالم فى حين ما .

ويعتقد البعض أن أكبر الأحجام فى العصور الوسطى لم تصل الى
مستراها فى العصور القديمة ، ولكن يبدو أن هذا يتجاهل المدن العربية .
وقد ظلت القسطنطينية أكبر مدن أوربا حتى انتزعت منها هذه المكانة بباريس
- حوالى ١٦٠٠ . وقدرت باريس فى القرن ١٤ بنحو ربع مليون ، وفى أيام

لويس ١٤ بنحو نصف مليون • ولكن باريس لم تلبث بدورها أن تخلفت على يد لندن منذ أواخر القرن ١٧ • وفى سنة ١٨٠١ أصبحت لندن أول مدينة مليونية فى العالم على وجه اليقين — هذا فى وقت كان الفيلسوف ديفيد سيوم يرى أنه لا يمكن لمدينة أن تصل الى أكثر من ٨٠٠ ألف (!) • ويعتقد فوست أنه لم يكن بالعالم قبل الانقلاب الصناعى مدينة مليونية ، الا باستثناء مشكوك فيه جدا وهو الصين •

أرجح الظن ان أن العالم لم يعرف المدينة المليونية الحقيقية الا فى ال ١٥٠ سنة الأخيرة ، فهى طفرة حضارية جديدة فى تاريخ البشرية • وانفجرت الأحجام العارمة • فى أوائل القرن ١٩ لم يكن بالعالم الا ٢١ مدينة + ١٠٠ ألف ، ومدينة واحدة مليونية ، وفى ١٩٠٠ كان هناك ١١ مدينة مليونية بلغت ٥٦ فى ١٩٣٥ ، وفى ١٩٥٠ كان يتوج العالم ٨٧٥ مدينة + ١٠٠ ألف ، وأكثر من ٥٠ مدينة مليونية — هذا عدا صفا طويلا من المدن كان ينتظر أن يصل الى خط المليون ، وفى ١٩٥٥ أصبح الرقم ٨٣ مدينة ، وفى ١٩٧٠ قفز الى ١٤٠ مدينة • وقد لا ينقضى عقد حتى يصل العالم الى علامة المائتى مدينة مليونية •

كذلك أخذت الأحجام الكبرى تنتظم نسبا متزايدة باطراد من مجموع سكان العالم كما رأينا فى الدراسة التاريخية • وكذلك الحد الأعلى لأحجام المدن تطور على العصور • ولكن لأول مرة يبدو أنه لم يعد هناك « سقف » لما يمكن أن يصل اليه التركيز البشرى فى نقطة ، ولو أن هناك بعض دلائل على أنه بدأ يتراخى فى سرعته • وحتى العشرينات كانت لندن تمثل هذا الحد ، ثم أخذت نيويورك تتخطاها وتتفوق عليها ، ولو أن الحقيقة الدقيقة مختفية بسبب الفارق فى أساس التحديد ، فهو ٢٠ ميلا فى لندن ، ٥٠ فى نيويورك ، ولذا رأى كاربنتر فى ١٩٢٦ أنه لو وحد أساس التحديد فإن :

«... the frequently asserted claim that New York City is «the greatest city on earth» would be very difficult to establish».

وعلى أية حال ، فلم تلبث طوكيو أن تجاوزت الاثنتين .

والحد الأعلى للأحجام حاليا تمثله طوكيو العظمى التى وصلت الى ١٥ مليونا اليوم . ولن ندرك جسامه هذا الحجم حتى نتذكر أن دولة كندا المواجهة لا تزيد برمتها عنه كثيرا . بل ان من بين دول العالم المستقلة البالغة ١٢٣ دولة . لا يفوق هذا العدد الا نحو ٣٠ دولة ، أى ان مدينة واحدة أكبر من سكان أى من ثلاثة أرباع دول العالم المستقلة ! فهذه - فى معنى - هى « عاصمة العالم » ان صح التعبير . وبالمثل نجد أن ثالث مدينة فى العالم ، لندن ٨.٥ مليون تفوق كثيرا من وحدات أوربا وتتساوى مع مجموعة أخرى منها ! والمدينتان الأوليان معا ، طوكيو ونيويورك ، تضمان ١٪ من مجموع سكان العالم . بمعنى آخر ، رغم أن هناك ٣٣ مليونا من الأميال المربعة الصالحة للسكنى البشرية ، فان شخصا من كل ١٠٠ شخص فى العالم

يسكن اما فى طوكيو أو نيويورك ، رغم أن مساحتهما أقل من —————
٢٠.٠٠٠

من مساحة الأرض القابلة للسكنى . وهكذا نرى أنه ليس هناك فيما يبدو

حد أعلى للحجم المدنى .

٢ - عوامل التطور : والسؤال هو : ما الذى مكن لهذا التطور الحجمى المدهش ؟ انه أساسا قدرة الحضارة المتزايدة على تركيز السكان « النقطى » ، بكل ما يعنى هذا من تقدم تكنولوجى خارج وداخل المدينة . خارج المدينة - من تناقص نسبة المشتغلين بإنتاج الغذاء ، ومن انقلاب صناعى وتجارى وانقلابات النقل والمواصلات بما فى ذلك ما عبر البحار وحفظ ونقل الغذاء . وما يرتبط بهذا من التخصص الوظيفى المطرد سواء كان اختيارا أو جبرا ، كما فى حالة نرض زراعة الخضامات والغذاء على

المستعمرات . ولكن لا ننس انقلاب الزراعة والانتاج الرعوى ، فهو أساس قاعدى . وكما يلاحظ لانبذش فان صورة أبعادية شاسعة لا تقل غرابة واثارة عن صورة مدينة عملاقة ، والاثنان نتيجة لنفس الأسباب ، تتكاملان وظيفيا . وتتناظران تركيبيا : هنا الميجالوبوليس ، وهناك الفادزندا والاستانسيا والراتشو . . . الخ .

وداخل المدينة - من تطور الهندسة المعمارية التى تسمح بالتركيز المذهل ، وكل ما يرتبط بها من هندسة صحية كتوفير وتوزيع مياه الشرب وشبكات المجارى وكسح الفضلات والنفايات ، ثم التطور الطبى كضبط الأويئة . وكل هذه التطورات تمثل مركبا مترابطا من الشروط التى بدونها ما كان يمكن أن نتصور على الإطلاق أى درجة من التركيز الحديث . بمعنى آخر أن السقف العلوى لحجم المدنية والمدينة يمثل قمة الحضارة البشرية بكل فنونها المادية .

طبقات الأحجام وطبقات الوظائف

١ - مبادئ العلاقة : فى دراسة نظرية كريستالر عن الترتيب الاقليمى للمراكز المدنية ، رأينا ان من نتائجها المنطقية الأساسية وجود علاقة معينة ما بين أعداد المدن من فئات الحجم المختلفة ، فيجب أن تتناسب الأعداد مع الأحجام (بحسب الجدول صفحة ٢٠٦) . ويطبق كريستالر على النظام الاقليمى لنورمبرج ، بافتراض أن $K = ٣$ ، فيجد تطابقا كبيرا بين النظرية والواقع :

طبقة المدن	٦	٥	٤	٣	٢	١	صفر
العدد الفعلى للمدن	١	٢	٦	١٨	٥٤	١٦٢	٤٨٦
العدد المنظرى للمدن	١	٢	١٠	٢٣	٦٠	١٠٥	٤٦٢

هذا بينما يطبق لوش على أيوا بافتراض $\epsilon = 4$ ، فيجد تطابقا كذلك.
بين النظرية والواقع :

فئة حجم الأقليم	المدن			
	عدد		تباعد	
	النظرية	الواقع	النظرية	الواقع
١	٦١٥	٦١٥	٥٦	٥٦
٢	١٥٤	١٥٣	١١٢	١٠٣
٣	٣٩	٣٩	٢٢٤	٢٣٦
٤	١٠	٩	٤٤٨	٤٩٦
٥	٢ - ٣	٣	٨٩٦	٩٤٠
٦	١ - صفر		١٧٩٢	

ويخلص كريستالر من ذلك الى أن هناك لابد عددا نموذجيا لفئات الأحجام يمكن تحديدها احصائيا كالتنهايات العظمى لمنحنى حدوث نسبي يمثل عدد المدن كوظيفة لحجمها . ولكن لوش يرى أن هذا وان صح نظريا الا أنه مستحيل عمليا ، لأن أعداد المدن تتناقص بسرعة كلما زاد الحجم ، ونحن لا نعرف القانون الذي يحدد تناقصها حتى يمكن عزله واستبعاده لقياس العلاقة النموذجية بين الحجم والعدد . وعلى هذا فالطريقة الاحصائية مستحيلة . وليس هناك الا طريقتان أخريان : اما الملاحظة الجغرافية المباشرة أى تصنيف المدن جغرافيا وبحسب فئات الحجم المنفردة . ولكن ليس بحسب انتشارها داخل هذه الفئات - كما فى الأمثلة السابقة . وميزة هذه الطريقة أن بها يمكن دراسة كل حالة خاصة على حدة وتفسير مظاهر الشذوذ ان وجد . واما أن نطبق معادلة توزيع

افتراضية عامة مستقلة عما يراد اتباعه — مثل معادلة باريتو Pareto المشهورة عن العلاقة بين الدخل وحجم طبقة السكان الاجتماعية .

وهذا بالدقة ما فعل سنجر Singer . فقد تساءل عما اذا كان من الممكن أن يتبع الشكل الهرمى للعلاقة بين أحجام المدن وأعدادها نفس السلوك الاحصائى فى الشكل الهرمى للعلاقة بين طبقات الدخل وأعداد الطبقات الاجتماعية التى اكتشف لها باريتو المعادلة $لو س = لو ص$ ، حيث $س$ حجم السكان (أو الدخل) ، $ص$ عدد المدن ذات حجم $س$ من السكان (أو عدد الأفراد ذوى الدخل $س$) . فوجد أن المعادلة تتفق تماما مع مجموعة كاملة من البلاد — انجلترا ، الولايات المتحدة ، ألمانيا . وجوهر المعادلة يتضح من المثال الآتى : زيادة حجم المدينة بأربعة الأمثال مثلا تعنى انخفاض عدد المدن من هذه الفئة الى الربع ، وبالعكس اذا انخفض عدد المدن الى الربع فان الحد الأدنى لحجم كل منها لابد أن يزيد أربعة الأمثال . ويطبق لوش المعادلة على حالة أيوا فيجد اتفاقا كاملا .

ولكن حدث بعد هذا أن استطاع تزييف K. Zipf التوصل الى اكتشاف سنجر بطريقة اسهل . ففى كتابه National Unity and Disunity ١٩٤١ ، وجد تزييف أنه اذا رتبنا مدن اقليم أو بلد ما بحسب الحجم ترتيبا تنازليا ، فان حجم المدينة رقم $ن$ سيكون — من حجم المدينة الأولى .

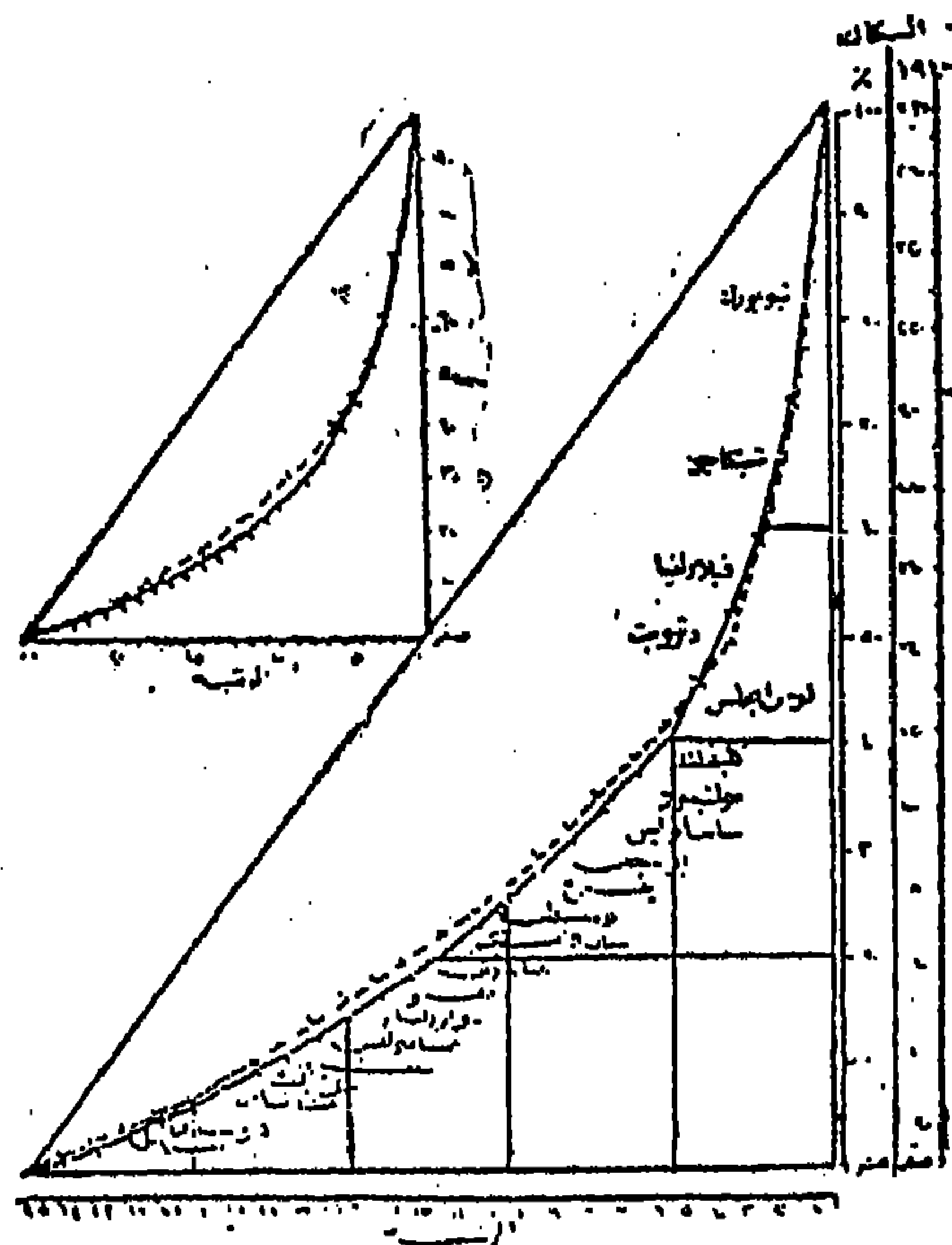
$$\frac{1}{1} , \frac{1}{2} , \frac{1}{3} , \frac{1}{4} , \dots , \frac{1}{ن}$$
 والترتيب كله يخضع للمتتالية ١ ، $\frac{1}{2}$ ، $\frac{1}{3}$ ، $\frac{1}{4}$ ، فلو ضرب هذا الرقم المسلسل (أى الترتيب rank) $ن$ لمدينة فى عدد سكانها ، أى حجمها ، فان الناتج سيكون نفس القيمة بالنسبة لكل المدن ، أى مساويا لعدد سكان (أى حجم) المدينة الأولى الكبرى أى المتروبوليس . باختصار :

$$\frac{\text{ترتيب المدينة الأولى}}{\text{ترتيب أصغر مدينة}} = \text{rank} = \frac{\text{عدد سكان أصغر مدينة}}{\text{عدد سكان المدينة الأولى}}$$

وهذا ما يسمى بقاعدة الرتبة — الحجم rank-size rule ،
ولقد وجد أن هذه القاعدة تصدق فى بعض الحالات • فتزييف اكتشافها من
أرقام الولايات المتحدة ، ووجدتها تتفق مع عدة حالات أخرى •
وقد اختبرها الجغرافى رايت على الخمسة والعشرين مدينة الأولى فى
الولايات المتحدة برسم منحنيات تراكمية cumulative curves أو منحنيات
لسورنر Lorenz (وفيها كل نقطة لاحقة تمثل مجموعها ومجموع النقط
السابقة) • فوجد أن التوزيع فى ١٩٠٠ لا يختلف كثيرا عنه فى ١٩٤٠ ،
وان الاثنين يتفقان جدا مع المنحنى المتناسق harmonic ، أى الذى
يتبع متتالية ١ ، $\frac{1}{2}$ ، $\frac{1}{3}$ ، $\frac{1}{4}$ ، $\frac{1}{5}$ ، $\frac{1}{6}$ ، $\frac{1}{7}$ ، $\frac{1}{8}$ ، $\frac{1}{9}$ ، $\frac{1}{10}$ • أى أن تحقيق رايت أكد صحة
نظرية تزييف •

كذلك اختبرها لوش على ألمانيا فوجدتها تتحقق • فمثلا فى ألمانيا عام
١٩٣٣ كان عدد المدن الكبرى ١٠٤ • فكان حاصل الضرب لكل من المدن
رقم ٢٥ حتى ١٠٤ بلا استثناء يتراوح بين ٥ ، ٦ ملايين ، وللمدن السبعة
الأولى كانت دائما أقل . وللمدن من رقم ٨ الى ٢٤ غالبا أكبر • أى أن
اهمية المدينة الأولى تنكمش قليلا بالنسبة للعواصم الاقليمية الكبرى عنها
، بالنسبة لبقية المدن الصغرى •

٢ - قضية التناقض • وهنا ينبغى أن نلاحظ تعارضا جذريا فى المنهج
والموضوع بين نظرية طبقات الحجم — العدد لكريستالر ، وقاعدة الرتبة
— الحجم لتزييف • فنظرية كريستالر منطقية تحليلية analytical-logical
أساسا ، أما قاعدة تزييف فليست بناء منطقيا ولكنها اكتشاف واقعى
(امبريكي) • ومن ناحية المضمون فالتعارض جوهري : فمنطق المراكز
المركزية يعنى أن الأحجام فى الاقليم تتوزع فى عدة طبقات قليلة ولكنها
محددة تحديدا واضحا بحيث ترسم منحنى سلميا متعدد « الاكتاف »
(م - ١٦ جغرافية المدن)



(شكل ١٠) المنحنى التراكمي لمدن الولايات المتحدة

في المثلث الكبير - الخط المتصل = ١٩٤٠ ، والمقطع = ١٩٠٠
 في المثلث الصغير - الخط المتصل = المنحنى المتناسق ، = ١٩٤٠
 (لو كانت أحجام كل المدن متساوية تماما لكان المنحنى التراكمي
 هو وتر المثلث القائم الزاوية) [عن جون ك . رايت]

والزوايا الحادة . أما قاعدة الرتبة - الحجم فمن شأن متتالياتها أن منحني أحجام المدن الذي ترسمه يكون انسيابيا متدرجا smooth أقرب ما يكون الى الخط المستقيم linear logarithmic . ومن الناحية العملية اصطدمت نظرية كريستالر بعقبات وصعوبات عديدة بينما امتازت نظرية تزييف بالسهولة والبساطة التامة مما جعلها جذابة أكثر للباحثين . ولهذا يجدر بنا أن نحلل الأساس العلمى للنظريتين بدقة كما فعل ستيوارت .

لنبدأ بكريستالر . ان افتراض وجود طبقات من الأحجام لا ينفصل
عن افتراض وجود طبقات من الوظائف . ولهذا لا بد أن نتساءل هل لكل

طبقة فى هذا الهرم الوظيفى الطبقي المدرج آفاق وحدود حجمية محددة ؟
لقد رأينا أن مجال ومدى تجمع وترابط وحدات الانتاج الوظيفية محدود
ولا يعطى الا عدة طبقات رئيسية قليلة . ولكن اذا كانت الطبقات الوظيفية
لا تبدى الا سلما قليل الدرجات ، فان كل المحاولات لايجاد تصنيف طبقي
مماثل للأحجام - لا للوظائف - يقع فى عدة طبقات محدودة ، بدل أن تتوزع
وتنتثر فى منحني متصل تقريبا ، قد فشلت الى حد بعيد . فكريستالر يعتقد
أنه عثر على أدلة تشير الى هذا ، ولكن حقائقه انتقدت . بينما لم يجد
لوش أى دليل حلى ميل للأحجام الى أن تتجمع فى عدد معلوم من الطبقات
الحجمية الواضحة . فليس هناك هرم حجم عادى أو عالمى .

كذلك ولذلك فليس هناك علاقة محددة بين الطبقات الوظيفية
والحجمية : فليس من الضرورى أن أحجام المدن المتساوية فى البلاد المختلفة
ترمز الى نفس الطبقات الوظيفية ، كما أن ليس من الضرورى للطبقات
الوظيفية المتساوية فى البلاد المختلفة أن تمتاز بأحجام سكانية واحدة .
ولذلك لأن لكل بلد أو اقليم بحسب مستوى المعيشة والحضارة هرم طبقاته
الوظيفية الخاص وهرم طبقاته الحجمية الخاص .

هذا ، ولابد أن نذكر أن K أو نسب أعداد المدن فى الطبقات
الوظيفية السفلى الى أعدادها فى الطبقات العليا تختلف من اقليم الى آخر
ومن بلد الى بلد آخر . فهى أقل فى البلاد الغنية المتقدمة الصناعية ذات
الدخول ومستويات المعيشة المرتفعة كالولايات المتحدة ، منها فى البلاد
الفيرة الزراعية المتأخرة ضعيفة المواصلات كالهند . والسبب أن ارتفاع
مستوى المعيشة يدعو الى ظهور عدد أكبر من الطبقات المعالية التى يمكنها
أن توفر الخدمات والسلع الكمالية والترفيهية التى يطلبها ويقدر عليها
أصحاب هذا المستوى المعيشى العالى - وبالعكس البلاد الفقيرة تدعو

الى ظهور عدد اكبر من الطبقات السفلى التى تخدم اغراضا وحاجات.
متواضعة .

٣ - تحقيق العلاقة .٠ السؤال الآن : اذا كانت أسس كريستالر سليمة ولكن صعوباته التطبيقية مفهومة ، فلماذا تتحقق النظرية المضادة فى حالات ؟ حاول ستيوارت أن يحدد نوع الاقليم الذى يمكن أن تصدق فيه قاعدة تزييف ، فوجد أنه أولا لابد أن يكون اقليما كاملا فى ذاته أى ليس جزءا من اقليم أكبر يتداخل ويرتبط ارتباطا شديدا ، أى يمارس الكفاية الذاتية لحد بعيد فلا تزيد نسبة التجارة الخارجية فيه عن ١٠ ٪ - كالولايات المتحدة والاتحاد السوفييتى . ثانيا الا يكون تابعا لاقليم آخر بحيث تتحول وظائف من مدنه الى مدن الاقليم الاكبر ، فمثلا عواصم الكومنولث اقل حجما مما ينبغى لها بحسب متتالية تزييف لأن كثيرا من وظائفها مفقود للندن التى بدورها تعتبر أكبر حجما مما ينبغى لها بحسب المتتالية . وبوجه عام يمكن القول أن المدن الكبرى جميعا هى نقطة بداية سيئة لتطبيق المتتالية لأنها غالبا ذات علاقات خارجية ضخمة وتتركز فيها وظائف قاعدتها تتخطى قاعدة الاقليم التابع لها . كما أن الاقليم ينبغى أن يكون منتظم الشكل ، ليس صغيرا ولكنه ينبغى الا يكون ضخما جدا . كذلك ينبغى الا يكون الاقليم متجانسا فى تركيبه الطبيعى والبشرى الداخلى بل الأرجح أن يكون متناظرا متعدد الألوان .

وقد حدد ستيوارت حدود نسبة المدن الثانية الى الأولى فى معظم بلاد العالم تقريبا (٧٢ دولة) فوجد :

النسبة	١٠-١	١٥-٢	٢٠-٢	٢٥-٢	٣-٢	٤-٣	٥-٤	١٠-٥	+	١٠
عدد البلاد	١٤	٦	٩	٢	٢٠	٣	١٦	٢		

أى أنه ليس هناك أى تجمع بارز حول ٢ كما ينبغي ٠ أى أن هذا يكذب القاعدة ٠ فاستبدل سيتوارت بالوحدات السياسية الواسعة شديدة التناقر وحدات أصغر أقل تناقرا ، فوجد التوزيع الآتى :

الدولة	١-١٥	٢-١٥	٢-٢٥	٣-٢٥	٤-٣	٤-٥	٥-١٠	١٠+
استراليا	صفر	١	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	٥
(الولايات)								
البرازيل	٢	١	٣	صفر	٢	٤	٢	٦
(الولايات)								
كندا	٢	١	٢	صفر	١	صفر	٤	صفر
(المقاطعات)								
الهند	٦	٤	صفر	١	٥	٢	٢	صفر
(الولايات)								
الولايات المتحدة	١٤	٦	٧	٥	٦	١	٤	٥
السوفييتى	٣	٢	١	٢	٢	٢	٣	صفر
(جمهوريات)								

وهكذا مرة أخرى لم يوجد التحقيق اللازم للقاعدة ، على الأقل بالنسبة للمدينة الأولى والثانية ٠ فحاول الكشف عنه بالنسبة للمدن الخمس الأولى ، فوجد أن أكثر نسب الحجم حدوثا median بالنسبة لها ككسر من المدينة الأولى هو كما يلى :

المدينة الأولى	الثانية	الثالثة	الرابعة	الخامسة
١	٠.٣١٥	٠.٢٠٠	٠.١٤٠	٠.١٢٠
١	٠.٠٦٧	٠.٠٤٠	٠.٠٢٤	٠.٠١٩
١	٠.٢١٠	٠.١٣٥	٠.١٠٥	٠.٠٧٨
١	٠.٣٤٠	٠.٢٢٠	٠.١٤٠	٠.٠٧٨
١٤	٠.٤٤٠	٠.٢٩٥	٠.٢٨٠	—
١	٠.٤٣٥	—	٠.٢٠٠	٠.١٦٥
الاتحاد السوفييتى				
١	٠.٣٧٥	—	—	—
(جمهوريات)				
١	٠.٥٠٠	٠.٣٣٣	٠.٢٥٠	٠.٢٠٠
قاعدة الرتبة - الحجم				

هكذا نرى الأغلبية العظمى من كل الحالات — فى كل المراتب المعطاة — تختلف فى حجمها الفعلى عما تقتضيه القاعدة اختلافا خطيرا • ولهذا ينتهى ستيوارت الى أن قاعدة الترتيب — الحجم ليس لها أساس منطقى ، وإن وجدت فعلا فى بعض الحالات المحدودة التى ذكرها تزييف • فإذا هى وجدت ، فهذا لأن أرقام الأحجام اذ تتدهور عن التوزيع السلمى الذى يراه كريستالر يمكن أن تتحول بالصدفة الى متتالية من نوع ن/١ • والملاحظ أن قاعدة تزييف تتعارض تماما مع قانون المدينة الأولى لجيفرسون ، وأهم من ذلك لأنها لو صحت لكان معنى ذلك أن هرم المدن فى كل اقليم أو دولة هو صورة منمطة لا تبديل لها ، وهو أمر لا يمكن للجغرافى أن يقبله لأنه ينكر تماما أن توزيع الأحجام فى هرم المدن تلخيص رقمى بليغ لكل شخصية الاقليم من حيث قوى التركيز أو التشتت الجغرافى سواء طبيعىة أو بشرية تاريخية أو معاصرة • الخ ، والأرجح أن قاعدة تزييف ليست قاعدة ، وإنما مجرد صدفة احصائية لابد أن تظهر أحيانا فى أى منحى عادى للتوزيع • ولكنها لا بد بعد ذلك أن تتحطم بسبب عامل النمو • فمثلا حين استنبط تزييف قانونه عن الولايات المتحدة كانت نيويورك ضعف شيكاغو ، وهذه ضعف لوس أنجلوس • والآن تفوقت لوس أنجلوس على شيكاغو ، دون أن تصبح ضعفها • وبذلك اختلت متتالية الرتبة — الحجم كلية •

ضوابط الحجم

الحجم هو المظهر الكمى لعملية التركيز • وهو بهذا ناتج نهائى لتفاعل عدد من القوى والضوابط والاتجاهات التى تؤلف هذه العملية • ويمكننا أن نحلل هذه الى العوامل الأولية الآتية ، ضوابط جغرافية ، وضوابط حضارية ، وضوابط بشرية ، وضوابط ايكولوجية • وتغلب مجموعة على أخرى فى بعض الحالات ، وقد لا تفسر بعض الحالات الا بكل هذه الضوابط ، وهكذا •

المضوابط الجغرافية

يقصد بها المضوابط النابعة اما من الموقع ، راما من مساحة الاقليم أو شكله ، واما من سطح الأرض ونمط اللاندسكيپ ، واما من المناخ . وهى بذلك ضوابط اقرب الى الثبات نسبيا ، ولكنها ليست ملزمة .

١ - الموقع . فللموقع دور تحجيمى هام ، بل ان الحجم هو المقياس الكمى الوحيد - الترمومتر - لأهمية الموقع . فالوقوع على جبهة مائية ، لا سيما الساحلية ثم النهرية ، يعنى تسهيلات خاصة للمواصلات والنشاط ، وبالتالي تساعد على نمو المدن الكبرى . وقد قام منتجتون ووليامز باحصاء المدن الكبرى التى تزيد عن ٢٠٠ ألف نسمة فى العالم حوالى ١٩٣٤ وتصنيفها بحسب الموقع ، فكان هناك :

٩٣	ميناء بحريا	بمتوسط حجم قدره ٦٢٦ ألفا
٩	ميناء بحيريا	بمتوسط حجم قدره ٧٥٢ ألفا
٤٢	ميناء نهريا	بمتوسط حجم قدره ٦٥٣ ألفا
٤٦	على غير جبهة مائية	بمتوسط حجم قدره ٤٦٤ ألفا

وهكذا رغم أن المواضع التى تطل على جبهة مائية لا تساوى ١ ٪ من المواضع البحرية ، الا أن على الأولى من المدن الكبرى ٣ اضعاف ما على الثانية ، وأهم من ذلك أن متوسط الحجم أكبر . وربما كان الموقع البحرى أهم عادة من النهري . ان غالبا ما يكون متوسط الحجم أكبر ومعدل النمو أشد فى الحالة الأولى . هذا يتضح فى الولايات المتحدة مثلا ، كما يتبين من تطور الأحجام بين ١٩٠٠ ، ١٩٥٠ ، باعتبار ١٩٠٠ رقما قياسيا .

المدينة ١٩٠٠ ١٩٥٠ الرقم القياسى للنمو

— مواقع المياه العميقة

لوس أنجلس	١٠٢ر٠٠٠	١٩٧٠ر٠٠٠	١٩٢٣
هوسنتون	٤٤ر٠٠٠	٥٩٦ر٠٠٠	١٣٤
دetroit	٢٨٥ر٠٠٠	١ر٨٤٩ر٠٠٠	٦٤٧
سياتل	٨٠ر٠٠٠	٤٦٢ر٠٠٠	٥٧٣
كليفلند	٣٨١ر٠٠٠	٩١٤ر٠٠٠	٢٣٩
نيويورك	٣ر٤٣٧ر٠٠٠	٧ر٨٩١ر٠٠٠	٣٢٠
توليدو	١٣١ر٠٠٠	٣٠١ر٠٠٠	١٢٧
ميلووكى	٢٨٥ر٠٠٠	٦٣٧ر٠٠٠	٢٢٠

— مواقع نهريّة

كانساس سيتى	١٦٣ر٠٠٠	٤٥٦ر٠٠٠	٢٧٨
لوفيل	٢٠٤ر٠٠٠	٣٦٧ر٠٠٠	١٨٠
بوسبرج	٤٥١ر٠٠٠	٦٧٦ر٠٠٠	١٥٠
سانت لويس	٥٧٥ر٠٠٠	٨٥٦ر٠٠٠	١٤٩
سنسناتى	٣٢٥ر٠٠٠	٥٠٣ر٠٠٠	١٥٤

ويترتب على هذا الضبط الهام ، نمط توزيعى يكاد يكون قاعدة فى كل القارات . فكلما تحركنا من الساحل الى الداخل فى كل قارة ، كلما قلت أحجام المدن باطراد ، بمعنى أن أكبر مدينة تالية للمدينة الساحلية فى موقعها نحو الداخل تكون على الأرجح أصغر حجما ، وأكبر مدينة تالية لهذه الأخيرة تكون أصغر وأصغر ، وهكذا . هذا يتضح فى أوروبا جدا ، وفى آسيا ، وفى الأمريكتين ، وفى افريقيا واستراليا بصورة خاصة حيث يكون الانتقال من الأحجام الساحلية الى الأحجام الداخلية انتقالا عموديا أو شبه عمودى .

٢ - المساحة . ومساحة الاقليم مهمة فى تحديد الأحجام ، فكلما اتسعت المساحة الجغرافية والاكيومينية كلما تحتم تعدد المراكز الكبرى ، فلا تكون هناك مدينة أولى طاغية بل تقوم مدينتان أو ثلاث رئيسية شبه متكافئة . مثال ذلك البرازيل وكنساس وأوكلاهوما وتكساس . وكذلك فى المساحات الزراعية المتجانسة الكبيرة ، كما فى المبرتا وسسكشوان . ويمكن اعتبار وجود ثلاث مدن كبرى فى الولايات المتحدة ، نيويورك وشيكاغو ولوس أنجلس ، نتيجة للانفصاخ القارى لا سيما مع تمزق الاكيومين بين الشرق وأقصى الغرب ومع ظاهرة ثنائية المحيط .

٣ - الشكل . أما شكل الاقليم فله تأثيرد على الاحجام . فالاقليم المستطيل أو الشريطى الضيق attenuated ، لا سيما اذا تقطع الاكيومين ، لا يترك مجالا للتركز ، بل يفرض توزيع الثقل المدنى على عدة احجام تسببه متكافئة : ايطاليا ، جاود ، نيوزيلند ، فلوريدا . وفى أستراليا نرى « النبال الخصيب » فى الشريط الساحلى ، يوزع الثقل على ٣ - ٤ مدن متكافئة تقريبا . كذلك شريط ساحل أنام المقطع الى جيوب ، وكذلك شريط ساحل الجزائر ، وبالمثل الصعيد .

٤ - السطح . (أ) المركزية . أما عن نمط اللاندسكيب ، فحيث تنتقل خطوط التضاريس بقوة ، وتتجمع مظاهر السطح فى عقد أو بؤر ، أى حيث تشتد العقدية الطبيعية . فان الطبيعة تشير بكلتا يديها الى تركيز قوى ، أى الى تحجيم ضخم . أى أن توزيع أحجام المدن فى الاقليم مقياس - جزئى على الأقل - للتوجيه الجغرافى للاندسكيب ، ويكون هذا أقوى بطبيعة الحال فى المناطق المخرسة . فمثلا تضخم القاهرة وسيادتها الطاغية بصورة مزمنة هو انعكاس مباشر للمركزية الاكيومينية والطبوغرافية العارمة عند رأس الدلتا وقمة الوادى . على النقيض من هذا دمشق فى الشام حيث

التمزيق والتشتيت الجغرافى يجدها البؤرة العقدية الطاخية ، ومن ثم لا تظهر مدينة بشكل قوى بل تتعدد الأحجام المتقاربة المتناطحة كدمشق وحلب .

وحيث تنقطع التضاريس تتعدد المراكز المتكافئة بدل التركيز فى نقطة كبرى سائدة : يوغوسلافيا ، جنوب افريقيا ، اسبانيا . مثال آخر : اقليم اطلس : فمدينة تونس تطفى فى تونس طغيانا حجميا تاما لأنها بؤرة قمية للخطوط الاكيومينية والتضاريسية الثلاثة الرئيسية : « الساحل » وادى مجرده وساحل الشمال . على النقيض من هذا تماما مدينة الجزائر التى لا تظهر بقوة على بقية مدن الجزائر الهامة ، لأن طبيعة الساحل الشريطية المتقطعة الى جيوب تدعو الى التشتيت لا التركيز . وفى المنزلة بين المنزلتين المغرب ، حيث تأخذ صورة الجبال والسهول وضعا وسطا بين التركيز فى فرنسا حيث الاكيومين ملموم متماسك . ولا مفر من أن نعتبر التسوية الجغرافى الطبيعى مسؤولا جزئيا عن تفسير كثير من المتناقضات الحجمية : مثلا : القاهرة ضعف حجم روما ، بينما أن ايطاليا ضعف سكان مصر .

صورة هيراركية الأحجام فى الاقليم اذن تعكس بل تلخص فى بلاغة وايجاز كثيرا من الحقائق الجغرافية الدقيقة كالتوجيه الجغرافى للاقليم ومدى التركيز أو التشتيت الطبيعى . فهرم أحجام المدن فى اللاندسكيپ ليس مقياسا حضاريا فحسب ، ولكنه مقياس جغرافى له مفهومه الطبيعى كذلك . والحق أن دراسة أحجام المدن فى الاقليم لا تكون صحيحة ولا تستقيم الا بارتياح هذه الحقائق الجغرافية الدقيقة العميقة الدلالة والمغزى .

(ب) الارتفاع . والارتفاع من أهم عناصر السطح التى تدخل فى تحديد أحجام المدن . فالغالبية الساحقة من مدن العالم الكبرى تقع فى السهول

المنبسطة أو على الأقل فى مناطق معتدلة التضرس والارتفاع ، مثل نيويورك وباريس . فالأحجام الكبيرة تنأى عن كل من الارتفاع الكبير والتضرس الشديد . وبوجه عام يمكن أن يقال أن التضرس يزداد مع الارتفاع . فمن حيث الارتفاع ، كان ست فقط من مدن العالم فئة + ٢٠٠ ألف حتى ١٩٢٤ هى التى تقع على ارتفاعات كبيرة : دنفر ، تبريز ، طهران ، تفليس ، مدريد ، مكسيكو سيتى . وحتى هذه ، فيما عدا تفليس التى تقع فى واد عريض ، تحنح الى الأقدام البيدمونتية المعتدلة . فالارتفاع مضاد لنمو الأحجام الكبيرة . فمع الارتفاع يرتفع سقف العمران والنشاط البشري ، ومعه المدن .

ولنمثل . معظم مدن وإحات وسط آسيا تقع على ارتفاع يزيد على ١٠٠٠ متر : طهران بنحو ٢ - ٣ ملايين على ارتفاع ١١٢٠ مترا ، اصفهان ٤٠٠ ألف على ارتفاع ١٥٨٥ مترا ، وكابول بنحو ٥٠٠ ألف على ارتفاع ١٨٠٠ متر . ومعظم مدن التبت وجنوب غرب الصين الدينية تقع على ارتفاعات أعلى ، ولكن الأحجام أقل بكثير : لاسا على ارتفاع ٣٥٥٠ مترا ، Chigatze ٣٩٢٠ مترا ، Gyangtse ٤٠٠٠ متر ، Phan ٤٥٥٠ مترا . وقد لاحظ راتزل أنه من بين المدن + ١٠٠ ألف على أيامه لم يكن هناك الا ميونيخ تزيد على ٥٠٠ متر ، وكان الباقي أقل من ١٠٠ متر ، وأغلبيتها فوق سطح البحر ببضعة أمتار فقط . هذا عن الارتفاع فى ذاته .

(ح) التضرس . أما التضرس فربما كان أكثر خطرا . فالمدن المبنية على مواضع منحدرية أو وعرة حقا ، مثل سان فرانسيسكو وهونج كونج ، نادرة . فالموضع المنبسط شبه ضرورة ، حتى أن بعض المدن مثل سياتل وبوسطن سوت كثيرا من أراضيها الوعرة وملاّت بموادها الأجزاء الخسلة من مرافئها . فالارتفاع والتضرس معا لا يسمحان بنمو المدن الكبيرة ،

لا لمجرد تناقص قيم الموقع مع الارتفاع ، أو انكماش رقع المراضع السهلية مع التضرس ، وإنما كذلك لتزايد مشكلة المواصلات والحركة بصورة خطيرة ، وتدهور المناخ وقسوته ، ولتناقص الموارد والامكانيات الاقتصادية عامة والزراعية خاصة ، ولتخلخل السكنى والكثافة البشرية عامة ، هذا عدا مسألة الحد الفيزيولوجى للحياة بعد ارتفاعات معينة .

الارتفاع والتضرس اذن ، مباشرة وغير مباشرة ، تكبت الحجر وتثده . والقاعدة الأصولية انه من السهول الى المرتفعات ، وفي داخل المرتفعات نفسها ، يتحقق نمط توزيعى خاص تتراتب فيه الأحجام والأهمية ترتيبا تنازليا من البيدمونت حتى قلب المرتفعات . ولا يتعارض مع هذه الهيراركية سوى وجود تركيزات موضعية ، كالتعدين خاصة وبعض الصناعة ، ولكنها لا تخفيها وان عقدتها . وإذا كان الارتفاع فى العروض الباردة يزيد فى طرد المناخ للحياة المتطورة ، فان كاتبا مثل تيلور يتخيل فى « نبوءة متطوحة جدا » كما يعترف ، فى المستقبل البعيد قد تبنى المدن على أعماق كبيرة فى جوف القشرة الأرضية لتفيد من دفء الأعماق .

كذلك تتعدل العلاقة العكسية بين الكنتور والحجم فى العروض السفلى حيث يصبح للكنتور قيمة اكيومينية خاصة كما نعلم . لا سيما اذا اقترنت بزيادة الكنتور بتناقص التضرس كما فى الهضاب العليا . والمثل الكلاسيكى هو السهول العليا فى الأنديز Altiplano حيث تتركز أهم وأكبر المدن فى كنتورات عالية ، بينما تتناقض الأهميات والأحجام كلما هبطنا على السفوح الى منخفضات المونتانيا Montana الأمزونية . ففى المكسيك والأنديز تزيد المدن فوق كنتور ١٥٠٠ متر عنها أسفله . هكذا نجد كوكبة من «العواصم المعلقة » : بوجوتا ، كيتو ، لاباز ، ومكسيكو سيتى ، وكلها تتعلق عند «اللقاء الأراضى المعتدلة بالباردة Tierra Templada ، Tierra Fira ،

« هذا بينما مدينة مثل فيراكروز على خليج المكسيك لا تحقق الا حجما صغيرا ،
وتوصم بأنها مدينة الموتى Ciudad de los Muertos . وبالمثل نجد نيروبي
في كينيا ، وأديس أبابا في الحبشة ، ومدن الحبشة في الواقع تتعلق بين
كنتوري ١٨٠٠ ، ٢٦٠٠ متر . عند التقاء الديجا بالوينا ديجا . والجدول
الآتي دليل واضح (بالأمطار) .

مرتفعات الانديز				الحبشة	
المدينة	الارتفاع	مكسيكوسيتي	٢٣٥٦	كوزكو	٢٢٠٠
هرر	١٨٥٦	بوحوتا	٢٦٤٥	أورويا	٢٦٢٥
عدوة	١٩٥٠	كيكو	٢٨٥٠	بونو	٢٨٠٠
جوندار	٢٢٧٠	كركا	٢٥٨٠	كوتشابامبا	٢٥٦٠
أديس أبابا	٢٤٢٤	أركيبا	٢٤٠٠	سكري	٢٧٠٠
أنكوبير	٢٦٠٠				
				لاياز	٢٧٠٠
				أورور	٢٧١٥
				بونوسي	٤٠٠٠
				هوانشاك	٤١٠٠

ومع ذلك فلا بد أن نتذكر انه بعد آفاق كنتورية معينة تعود الأحجام
فتتقزم وتنقرض . كما يبدو ان انعكاس العلاقة بين الحجم والكتنور في
العروض السفلى يقتصر غالبا على البيئات الهضبية ، أما الجبلية الحقبة
أى التى يظل الارتفاع فيها يعنى مزيدا من الوعورة والتضرس فلا تتعدل
فيها العلاقة العكسية بين الحجم والكتنور كثيرا . ففي جاوه مثلا ، رغم
تحسن المناخ تماما مع الارتفاع ، نجد أن عدد المدن ومتوسط حجمها يتناقص
بشكل واضح ، كما يبدو من الجدول الآتي الذى يورده اللزورث هنتنجتون
في كتابه الأخير « ينابيع الحضارة » .

الارتفاع بالقدم	عدد المدن	متوسط حجم المدن،
قرب سطح البحر	١١	١٢٧.٠٠٠
٢٥٠ - ٧٠٠	٦	٧٣.٠٠٠
٨٠٠ - ١٥٠٠	٤	٦٤.٠٠٠
١٨٠٠ - ٢٥٠٠	٦	٤٩.٠٠٠

المضوابط الحضارية

من الواضح أن نتيجة المضوابط الجغرافية فى تحديد الحجم نتيجة سالبة لا موجبة ، أو هى لاحقة لا سابقة ، فهى لا تحدد الحجم الفعلى للمدينة أو المعدل العام للأحجام فى منطقة أو فترة ، وإن لعبت بعض هذا الدور بعد أن يتحدد الاطار العام لهذا المعدل . أما الذى يضبط هذا الاطار فهو عامل الحضارة . فنوع ودرجة ومرحلة الحضارة ، التكنولوجيا الحضارية بشقيها من تركيب مهنى ومن وسائل النقل والحركة ، وهى كما رأينا التى تحدد درجة ومعدل المدنية .

١ - درجة الحضارة والمدنية العامة . وهنا نجد أن تحديد أحجام المدن الفردية يرتبط تماما أو الى حد بعيد بتحديد درجة المدنية العامة ولا يمكن أن يفهم بمنعزل عنها . فبوجه عام كلما ارتفع سقف المدنية العامة كلما ارتفع سقف امكانيات التركيز النقطى ، لأن كلا العنصرين نتيجة لنفس العوامل الحضارية . والسبب فى هذا أن العوامل التى تنمى المدنية العامة ، هى نفسها التى تنمى المدنية الكبيرة أى الأحجام الضخمة . فارتفاع مستوى الحضارة من ناحية التكنولوجيا يعنى زيادة انتاجية الزراعة التى تمكن لانصراف عدد أكبر من السكان الى حرب مدنية ، كما يعنى قدرة سكان المدن هؤلاء على انتاج خدمات وبيع أرقى . وارتفاع مستوى الحضارة

• الإنتاجية يعنى زيادة الدخل ومستوى المعيشة • وهذا يعنى ظهور زيادة الطلب على حاجات الرفاهية التى لا تنتج الا فى المدن عامة والمدن الكبرى خاصة •

بمعنى آخر ، ارتفاع الحضارة (من تكنولوجيا ومستوى دخل ومعيشة) يخفض نسبة أهمية الضروريات والغذاء فى الميزانية ، ويرفع نسبة الكماليات وخدمات الرفاهية ، وبالتالي يخفض نسبة القرى والمدن الصغيرة التى تقدم الضروريات وترفع نسبة المدن الكبرى الضخمة التى يمكنها ان تقدم الكماليات والرفاهية • أى ان اثر مستوى المعيشة على تناقص القرى والمدن الصغيرى وتزايد المدن الضخمة ليس الا ترجمة لقانون انجل Engel's Law عن تطور ميزانية الأسرة بالنسبة للغذاء • وبالمثل ليس قانون كولن كلارك عن زيادة نسب الحرف الثالثة على الثانية ، والثانية على الاولى ، مع زيادة الحضارة والدخل ومستوى المعيشة ، ، ليس الا ترجمة أخرى لنفس القانون • وكلما ارتفع الدخل ومستوى المعيشة كلما اشتد الاتجاه الى المدن الأضخم ، لأنها الوحيدة التى يمكن أن توفر مزيدا من الرفاهية والمتع •

والواقع أن الملاحظ أنه كلما زاد دخل الفرد ، كلما زاد الحد الأدنى لحجم المدينة التى يمكن أن يعيش فيها • كذلك أثبتت الدراسة أن نواحي الانفاق الكبرى للطبقات الغنية هى بعينها التى تحتاج لوجودها وامكان قيامها الى حد أدنى مرتفع جدا لحجم المدينة • ومن الناحية الأخرى فان المدن الكبرى جدا هى وحدها التى فيها مجال كبير حقا من الخيار فى الكماليات ، والرفهات التى ينشدها الأغنياء • بل لقد ثبت أن نسبة الأغنياء فى السكان ، تزداد كلما زاد حجم المدينة •

هكذا لأن تطور الحضارة يعنى ارتفاع نسبة المدن عامة ونقص نسبة

القرى ، وفى نفس الوقت يعنى ارتفاع نسبة المدن الكبرى ونقص نسبة المدن الصغرى ، نجد أن العلاقة طردية وثيقة بين نسبة المدنية العامة ونسبة المدنية الضخمة أى الأحجام الضخمة . وكنتيجة لهذا ، فإنه كلما ارتفعت الحضارة ، أى ارتفعت الانتاجية ومستوى الدخل والمعيشة ، كلما أصبحت المدن الصغرى أعجز عن اشباع الحد الأدنى المتزايد من حاجات السكان ، فأخذت تتضخم بحيث تنقرض الطبقة الدنيا من الأحجام ، هذا بينما يشتد تضخم الأحجام الكبرى تمكينا لها لتوفير الحاجات العليا المتزايدة أى أن تأثير الحضارة المتزايدة (فى صورة دخل ومستوى معيشة متزايدين) ، ليس تناقص نسبة القرى فحسب ، وإنما فى داخل هرم طبقات أحجام المدن . تتناقص أعداد مدن الطبقة القاعدية السفلى ، وتزايد أعداد مدن الطبقة القمية العليا .

كل هذا يفسر لماذا كانت نسبة المدنية فى مناطق زراعة القمح فى الولايات المتحدة أعلى منها فى مناطق زراعة القمح فى اوكرانيا مثلا . ولماذا كانت نسبة عدد المدن الكبيرة فى الهرم الحجمى أعلى بالنسبة للأحجام الصغرى وذلك فى الأولى عنها فى الثانية ، فالسبب أن مستوى الدخل والمعيشة أعلى فى الأولى . كذلك فى كل ولاية فى الهند تنخفض فيها نسبة المدنية العامة . وجد أن نسبة تركيز سكان المدن فى المدن الكبرى أقل .

كذلك فإن هذا الارتباط نجده فى العالم كله بصورة عامة ، ويتضح هذا اذا ربطنا بين درجة المدنية العامة ودرجة تركيز المدنية ، أى نسبة المدن الكبرى (+ ١٠٠ ألف) ، أى نسبة المتروبوليتانية metropolitianism . فرغم أن هناك حالات شاذة كثيرة لها ما يفسرها من العوامل الخاصة كما سنرى ، فالقاعدة الأصولية العالمية هى أن المدنية تتناسب تناسبا طرديا مع المتروبوليتانية ، أى أنه كلما زادت نسبة سكان المدن عامة فى الاقليم ، كلما زادت احتمالات وامكانيات ظهور أحجام وتجمعات أضخم وأضخم .

٢ - الحرف . أما عن التركيب الحرفى فلكل حرفة من الحرف المدنية :
تقريبا مدى خاص من الامكانية الحجمية . فالتعدين مثلا لا يخلق الا احجاما
متواضعة ضئيلة ، تقاعده ، ومعظم مناطق التعدين مثل جنوب ويلز وفرجينيا
الغربية وبنسلفانيا وكنتكى وحقول الفحم فى بريطانيا وبلجيكا وألمانيا وفرنسا
تمتاز بأنها مرصعة بعدد من المدن القزمية والصغيرة . أما الأحجام الضخمة
التي تقوم على التعدين وحده فحسب فشذوذ نادر أكبر أمثله جوهانسبرج .
وهناك من مدن العالم + ٢٠٠ ألف اثنتان فقط تعتمدان على التعدين أساسا :
هما كارديف ودينفر .

أما الصناعة فهي التي تسمح حقا بتكثف أحجام ضخمة . والمواقع أن
تأثير التعدين على الحجم يتم بطريق غير مباشر خلال الصناعة . ومع ذلك
فكثير من أثر الصناعة على الحجم يرجع الى الوظائف المترتبة عليها كالتجارة
والخدمات . ولهذا فان الصناعة خلقت كثيرا من الأحجام المتوسطة وفوق
المتوسطة التي تتفوق على الأحجام المتوسطة التي حققتها العواصم الاقليمية
مثلا ، فأى مدينة صناعية انجليزية متوسطة قد تزيد على كليرمون فران أو
أى عاصمة اقليمية مشابهة فى فرنسا .

ولكن الحقيقة أن الأحجام العظمى لا تتحقق على يد الصناعة البحتة
أو المدن المتخصصة جدا فقط ، وإنما تحتاج الى تعدد الوظائف - الى
المتروبولس - فليست أكبر مدن العالم هي المدن الصناعية المتخصصة ،
وإنما العواصم المتعددة الوظائف ، والتجارة هي التي خلقت أعظم تجمعات
بشرية فى العالم . قارن العواصم التجارية مثل نيويورك ولندن وطوكيو ،
بعواصم الصناعة مثل دترويت عاصمة السيارات وبتسبرج عاصمة الصلب
وشفيلد عاصمة القواطع . الخ . ولقد سبق أن عرضنا كثيرا من الأمثلة
الأخرى الدالة فى دراسة الوظائف .

٣ - وسائل المواصلات • ولكن اذا كانت درجة المدنية العامة ترسم
• بوجه اخص بالتركيب المهنى مباشرة ، فان التحجيم الفعلى للمدينة الواحد:
• يرتبط خاصة ومباشرة بوسائل المواصلات ، لأن وسائل المواصلات هى الأداة
• التركيزية المباشرة فى نقطة ، أى فى مدينة • فاذا كانت الحضارة عامة هى
• عوامل تبخير السكان فى الريف ، فان المواصلات هى عوامل تكثيفهم فى المدن •
• ومن تم ارتبط تطور المدن بتطور وسائل المواصلات ، على أساس أن
• لكل وسيلة قوتها وقيمتها التركيزية المعينة •

فحين كانت وسيلة الحركة الأساسية الأقدام والحيوان ، كان مدى
ونفس الحركة المركزية قصيرا مبهورا ، فكانت الطاقة التركيزية محدودة ،
• وبالتالي كانت الأحجام المدنية الممكنة متواضعة • ومع الطرق والمعربات
(مثل Turnpike roads, wagons) طال مدى الحركة وزادت امكانيات
التركيز • ثم كانت طفرة حجمية مع السكة الحديدية ، فقد دفع الخط
الحديدى بمجال الحركة وامكانية التركيز الى آفاق بعيدة حقا طالما كانت
المسافة بين محطة الخط الحديدى وأى نقطة فى المجال الجديد مسافة
معقولة • حتى اذا جاءت السيارة مدت هذا المجال الى منتهاه •

غير أن السيارة لمرونتها الخاصة الفريدة أصبحت متناقضة تركيزية
قذرة ، سببت ثورة عكسية هامة • فاذا كان فى استطاعتها أن تمكن لمزيد
من التركيز ، الا أنها فى الواقع مكنت لفيض من التشقيت • ذلك أنها بفضل
• مزايها العديدة حررت من ضرورة السكنى فى المدن المكتظة مع استمرار
العمل فيها • وبذلك كان تأثيرها على الحجم مذبذبا • فالسيارة بالنسبة
• للخط الحديدى من حيث القيمة التركيزية ، هى كالكهرباء بالنسبة للفحم من
• حيث امكانيات التركيز والتشقيت فى الصناعة •

ويجب أن ندرك أن لضبط المواصلات لأحجام المدن وجهين : النقل

خارج المدينة inter-urban أو بالأحرى extra-urban ، وبه تتحدد
امكانيات التجميع والتركيز من الاقليم الريفى فى نقطة المدينة ، وكان القطار
عاملا ثوريا فى هذا الصدد . ثم هناك النقل داخل المدينة inter-urban ،
وهو لا يقل قيمة عن النقل خارجها لأنه يسيطر على الحركة فى الحياة اليومية
للمدينة ، حتى أن السكة الحديدية ظلت طويلا عاجزة عن تحقيق كل
امكانياتها التركيفية نظرا لتخلف وسائل النقل داخل المدينة واقتصارها على
عربات الخيل (سوارس) ، الى أن كان الترام الكهربى ثم - بصورة خاصة
جدا - السيارة .

هكذا اذن سيلاحظ أن قصة تطور المواصلات كانت نحو المزيد من
امكانية التركيز فالتحجيم . وكان لابد أن يتم هذا على حساب الأحجام
الصغرى السابقة . ففي البدء حين كانت امكانيات التركيز ضعيفة موضعية ،
كان نمط المدن المسائد هو : عدد كبير من الأحجام الصغيرة . ثم مع تطاول
نفس الحركة وتزايد الامكانيات التركيفية تعدل النمط الى : عدد قليل من
الأحجام الكبيرة . أى أن التباعد بين المدن ازداد ، وأصبح عدد كبير من
المدن الصغرى القديمة زائدا عن الحاجة فاختزل فى عملية أشبه ما يكون
بعملية « خف الذرة » ، كما يتضح فى ظاهرة المدن الريفية المنقرضة أو
المهجورة أيام دخول السكة الحديدية . ويورد سميلز المثال الآتى عن تطور
الأحجام فى سمرست بين ١٨٥١ أى عند بدء عصر القطار ، ١٩٣١ ، كدليل
على الاتجاه الى التركيز المطرد .

فئات الحجم	النسبة المئوية من مجموع سكان المقاطعة
	١٨٥١ ١٩٣١
المدن الخمس الكبرى	١٣ ٣٠
المدن العشر التالية	٥ ١٠
١٧ مدينة أخرى	٤ ٤٠

المضوابط البشرية

ميزنا المضوابط البشرية عن الحضارية لأن الأولى نابعة من خصائص وتنظيم السكان أنفسهم أكثر منها مرتبطة ارتباطاً مباشراً بالفنسون الحضارية والتكنولوجيا . ويمكننا أن نفصل المضوابط البشرية الى مجموعتين : عناصر سكانية ، وعناصر اقتصادية . والأولى تشمل الكثافة ، الحالة ، الحجم ، والتاريخ ، والثانية تشمل النظم الاجتماعية ، الايديولوجية ، الاستعمار ، والتخلف .

١ - السكان . (١) الكثافة . فمن النواحي السكانية ، هناك كثافة السكان . وما قيل من العلاقة بين درجة المدنية العامة وكثافة السكان ، يقال عن العلاقة بين الأحجام والكثافة . فهناك ارتباط جزئى فقط وذلك لتدخل عوامل أخرى كثيرة ، بحيث يمكن التعميم اذا ظلت العوامل الأخرى ثابتة ، فعندئذ يصبح للكثافة أثر تحجيمى واضح ، ففى داخل الاطوار الطبيعى الحضارى الاقتصادى الواحد ، يمكن أن ننتظر أحجاما أكبر فوق الكثافات الأعلى . ولكن تعدد وتعقد تلك العوامل الأخرى يقلل كثيرا من القيمة العملية لهذه القاعدة .

كذلك يبدو أحيانا أن تأثير الكثافة متذبذب : فشدة تخلخل السكان قد لا تمكن من ظهور أى مدن ذات حجم هام بحيث لا تظهر مدينة على المدن الأخرى - مثلا فى مونتانا وايداهو ونيفادا وويرجينج وداكوتا الشمالية . وأحيانا أخرى قد تجعل شدة تخلخل السكان وقلتهم من المدن الشكل الوحيد للاستقرار ، فتوجد مدينة واحدة فقط فى اقليم كبير ، أى فى شبه فراغ اكرومينى ، فتبدو على صغرها كبيرة نسبيا - كمنأوس فى الأمريزون ، وكمدن واحات الصحراء الداخلية والساحلية . فالكويت مثلا ليست إلا مدينة الكويت ، وكذلك البحرين .

(ب) حالة السكان . ثم هناك حالة السكان ، بمعنى الافراط أو التفريط ، فافراط السكان الريفيين في البلاد الزراعية المتخلفة يؤدي عادة الى تضخم مصطنع وانتفاخ في المدن الرئيسية بحيث لا تتكافأ أو تتناسب درجة المدنية مع المتروبوليتانية ، فتصبح المدن الكبرى الى حد معلوم مجرد سطح ريفي لا وظيفي . هذا واضح في دول البحر المتوسط وخاصة ايطاليا ، وفي كثير من الدول الشرقية المكتظة كمصر والهند وجاوه . مثال ذلك القاهرة + ٥ ملايين ، وجاكرتا ٣٥ مليون ٠٠٠ وقد ضاعفت الحرب الأخيرة من عملية « الخروج الريفي » الى المدن في كل هذه الحالات بصورة حاسمة ، حتى لتعد خط تقسيم هاماً في تاريخ المدنية والمتروبوليتانية فيها .

(ج) الحجم . هناك بعد هذا حجم السكان ، ويقصد به مجموع السكان العام في الوحدة الاقليمية أو السياسية . ولا شك أن تباين الأحجام يتوقف على مركب معقد من العوامل ، ولكن في حدود هذه الضوابط ، لا بد عادة من حجم سكاني عام معين حتى يتحقق الحجم المدني المعين . فيجد مارك جفرسون أنه في أوربا لا بد من مجموع سكان قدره ١٠ ملايين حتى يمكن لمدينة مليونية أن تقوم ، ولا يوجد شذوذ لهذا الا كوبنهاجن في الدنمرك . فمثلا لا يمكن بطبيعة الحال للدنمرك أو بلجيكا أو السويد أن تغل مدينة في حجم باريس أو لندن ! ولا يمكن للبنان رغم شدة التركيز أن يجعل بيروت في حجم القاهرة ! بل لا يوجد هرم أحجام مدن (هيراركية) حقيقي اذا كان حجم السكان قليلا جدا .

على أن هذا الربط والضبط واه جدا . فهو لا يفسر حالات ومتناقضات عديدة مثل قلة سكان استراليا وكثرة الأحجام المدنية فيها . ولا يفسر كيف أن جاوه في حجم سكان بريطانيا ، ولكن أحجام المدن فيها لا تزيد عما في استراليا . لا ولا يفسر كيف أن بوينوس آيرس تحقق حجما قدره ٦٩ مليون

فى الأرجنتين حيث مجموع السكان ٢١ مليوناً ، بينما فى البرازيل لا تزيد ريو دى جانيرو عن ٣ر٤ مليون مع أن السكان ٩٤ مليوناً !

(د) التاريخ • يبقى أخيراً تاريخ السكن ، بمعنى قدم أو حداثة المدينة • فالسؤال هو : هل كلما طال العهد بالمدينة كلما زاد حجمها ؟ بمعنى آخر : ما العلاقة بين أعمار وأحجام المدن ؟ قد يظن لأول وهلة أن الحجم وظيفة للتكتل الزمنى ، ولكن الحقيقة أكثر تعقيداً من هذا • لهذا قام سوروكين بدراسة على مدن العالم الكبرى + ١٠٠ ألف فى ١٩٢٠ .. فاستبعد المدن التى لم يمكن تحديد أعمارها ، ووجد الصورة الآتية :

فترة النشأة	العدد	النسبة المئوية
منذ ما قبل الميلاد حتى القرن ٥	٦٧	١٨ر٨
من القرن ٦ الى ١٠	٦٩	١٩ر٤
من القرن ١١ الى ١٥	٧٥	٢١ر٢
من القرن ١٦ الى ٢٠	١٤٤	٤٠ر٥
	٣٥٥	٩٩ر٩
المجموع		

وقد كشف سوروكين علاقة طفيفة بين عمر المدن وحجمها الحالى ، ولكنه وجدها طفيفة وغير حطردة بالنسبة للبلاد المختلفة • فكثير من المدن القديمة لا زال صغير الحجم لآن • وعلى هذا انتهى سوروكين الى أن الفكرة الشائعة من أنه كلما كانت المدينة أقدم ، كلما كانت أكبر حجماً ، فكرة ليست صحيحة تماماً • وفى مصر يمكن أن نرى بسهولة أن المدن الحديثة بنت القرن الماضى - مدن القنال - قد تغلبت فى الحجم على كثير من المدن القديمة الداخلية : بورسعيد < طنطا ، السويس < المنصورة •

٢ - الاقتصاد . اذا انتقلنا الى العوامل الاقتصادية ، أدركنا على الفور أهمية النظم الاقتصادية . ففي المجتمع الزراعى الاقطاعى تؤدي الملكية غالبا الى طرد سكان الريف حتى تتورم بهم المدن . كذلك تؤدي الملكية الغيابية absentee landlordism الى تركيز الثروات والأفراد والخدمات فى المدن حتى تنتفخ أحجامها . أما الرأسمالية الصناعية وما تعنيه من المنافسة والعشوائية laissez-faire ، فتؤدي الى انتفاخ المدن الصناعية « وأحجام الماموث mammoth cities » . ووجود مجتمع طبقى بلا طبقة وسطى يميل الى خلق هرم أحجام مدنى غير متزن - بلا طبقة وسطى حجمية - كما كان فى مصر .

وللايديولوجيات المذهبية والسياسية والاقتصادية آثار بعيدة فى التحجيم . فالوطنية الضيقة والأبهة السياسية قد تدعو الى تضخم العواصم أكثر مما ينبغى . فمثلا كانت الفاشية العمالية فى أرجنتين بريون عاملا حاسما فى تضخم بوينوس آيرس . وعلى العكس ، نجد الاشتراكية - منذ ماركس - تصر بقوة على تحديد الأحجام لتصفية النظام الطبقي فى المجتمع من ناحية ، ولضمان السلامة القومية بالنسبة للأخطار العسكرية من الناحية الأخرى . ولهذا نجد الاتحاد السوفييتى يضع « سقفا » لنمو موسكو كان قدره ٥ر٤ مليون نسمة (موسكو الكبرى كلها اليوم ٧ ملايين) ، ويصفى أحجام المدن السابقة على جبهة الحدود الغربية ، ويعمل على نشر الأحجام المتوسطة بأعداد كبيرة . ولا شك أن التنظيم السياسى والتخطيط المذهبى مسؤول الى حد معين عن متناقضة حجمية كالتية . بوينوس آيرس فى حجم موسكو (٦ - ٧ ملايين) ، بينما أن سكان الاتحاد السوفييتى قدر سكان الأرجنتين نحو ١٢ أو ١٣ مرة !

كذلك لا يمكن أن نفسر أحجام المدن العملاقة فى غرب أوربا جزئيا الا

بتكديس مكاسب الاستعمار ، بينما نجد فى المستعمرات أحجاما منقوصة لنفس هذا السبب . وفى مناطق الاحتكاك الحضارى المتخلفة تميل الأحجام الى التضخم ، لأن البلد المتخلف الفقير لا يملك أن تتعدد فيه الأحجام الكبيرة ، فيركز كل موارده واستيراده الحضارى فى مركز واحد ضخم بينما تظل المدن الأخرى قافهة : كما فى وحدات الصين الهندية المختلفة ، واندونيسيا ، والهند ، ومصر ، وأكثر من ذلك كثيرا فى الدول الافريقية الجديدة .

المضوابط الايكولوجية

يقصد بها عمليات داخلية وميكانيكيات تلقائية فى صميم ايكولوجية المدن تؤثر فى تحديد أحجامها . ويمكننا أن نتبع فى تصنيف هذه المضوابط. التصنيف العام للايكولوجيا الى الأوتيكولوجيا autecology أو ايكولوجية الفرد ، والسينيكولوجيا أو ايكولوجية المجتمع synecology . ولكن من الناحية العملية لا يمكن عزلهما عن بعضهما البعض لأن أى مدينة لا تعيش تحت ناقوس زجاجى مفرغ ، فلا يمكن فهم حجم المدينة الواحدة منعزلا ومستقلا عن أحجام المدن كلها فى الأقليم ، أى لا يمكن فهم الأوتيكولوجيا خارج الاطار السينيكولوجى .

فمن الناحية الأوتيكولوجية يهمننا أن نتعرف على القوانين الأساسية المتأصلة فى تاريخ حياة المدينة الواحدة ، كالمدينة فى اقليمها الريفى وكيف تؤثر فى الحجم . ومن الناحية السينيكولوجية نرى أن المدن فى الاقليم مجتمع متفاوت المواهب والأحجام يتصارع من أجل البقاء - يساوى هنا من أجل الحجم . فدليل النجاح النمو وزيادة الحجم ، وهو ضمان البقاء . والمهم أن نعرف كيف تتعايش المدن فى ظل هذه الهيكلية . ويمكننا أن نحدد فى ايكولوجية الحجم عدة قوانين أساسية ، أحدها ينصرف الى الأوتيكولوجيا أى يصدق على كل مدينة ، والباقى الى السينيكولوجيا أى تختص به مدن مختارة دون غيرها .

١ - قانون المضاعفات law of the multipliers • تسبب

- طبيعة المدينة الوظيفية آلية حجمية عالمية فى تاريخ حياة المدينة الواحدة

تشبه الزنبرك • فأيا كانت الوظيفة أو الوظائف الأولية القاعدية basic

التي تقوم لها أو عليها المدنية ، فلا بد لها كما رأينا من وظائف تابعة ancillary

ثانوية • والأولى هي city-founders والثانية هي city-fillers

عند زومبارت ، الأولى هي المسمار المحوى والثانية هي شرنقة « المضاعفات »

multipliers • وكما أن المسمار دقيق الحجم رغم أهميته الحيوية ،

والشرنقة منتفخة ضخمة على خفة وزنها ، فكذلك يثبت التحليل الإحصائى

أن الجزء الأكبر من أحجام المدن إنما يرجع الى الوظائف التابعة الثانوية ،

بل ان كل تطور فى مستوى الحضارة والمعيشة يزيد فى هذا الاتجاه •

٢ - قانون « الحجم يورث الحجم » • فى تصارع المدن فى الإقليم من

جل الحجم والضخامة ، وتنافسها على مجالات النفوذ ، تحاول كل مدينة

أن تفيد الى جانب كل مواهبها القائمة والكامنة من موقع وعقدية • الخ -

من حجمها القائم • فكلما كانت المدينة أكبر حجما ، كان معنى ذلك أن تقدم

فرصا أكبر للسكان والوظائف وأنها أكفأ حضاريا وأقدر على اجتذاب ما يستجد

منها ، وذلك مهما تضاعفت ميزاتها ومواهبها الأصلية لأنها بذلك تمثل بيئة

« جاهزة » من قبل لما قد يجد من وظائف لن تحتاج فيها الى التكاليف

الابتدائية initial outlay الباهظة التى لا مفر منها فى مدن صغيرة أو

جديدة ، بمعنى آخر تمثل بيئة جاهزة تمتاز « بالوفورات الخارجية » •

بذلك تتداعى الوظائف ، ويتضخم الحجم باطراد بمعادلة الربح المربك ،

فيصبح قانون النمو هو قانون كرة الثلج كما رأينا فى دراسة الوظائف •

- وهكذا يستمر هذا الوضع حتى نصل فى النهاية الى نقطة قد يصعب فيها

تعليل التضخم المطرد فى حجم المدينة بأسباب أو ضرورات واضحة أو

مفهومة ، ويصبح المبرر الوحيد للحجم اللاحق هو مجرد الحجم السابق .
ويصبح النمو وظيفة للحجم ، ويتناسب معه تناسبا طرديا . وبغضل هذا
النجاح الحجمى تستطيع المدينة أن تخفى أو تعالج أيا من عيوبها ونقاط
ضعفها الأصلية . وبهذا تصبح المدينة كائننا عضويا ناجحا going concern
له قوة اندفاع وثقل . ومعظم الدراسات التفصيلية تثبت أن أعظم المدن نموا
هى أكبرها حجما . أى أن « الحجم يورث الحجم size begets size »
ولا شك أن هذا يفسر الاتجاه العالمى المطرد من المدينة ذات الأحجام
المتواضعة المتجانسة الى المتروبوليتانية المتنافرة الأحجام ، لأن المدن تكتسب
فى النهاية جاذبية تتناسب مع ثقلها .

ولقد حاول البعض - مثل كيرى Carey - أن يخرج من هذا نظرية
ميكانيكية فى نمو المدن . فشبه السكان بالجزيئات molecules التى
تخضع لقانون التجاذب الاجتماعى الى بعضها البعض ، وأن التجاذب هنا
فى المجتمعات البشرية كما بين جميع مظاهر العالم المادى يتناسب تناسبا
طرديا مع الكتلة (أى حجم المدن) ، وعكسيا مع المسافة (أى البعد عن
المدن) . ولكن هذه النظرية الجبرية الميكانيكية تنقد لأنها لا تعبر الا عن
ضابط واحد من بين مجموعة كبيرة ، ولو صدقت لكان معناها جدلا ان تظل
المدن الكبرى تبتلع المدن الصغرى بالتدريج حتى تتجمع كلها فى مدينة واحدة
فقط ، وذلك فى الدولة الواحدة - ثم نظريا فى العالم كله .

٣ - قانون الحجم والتباعد . يترتب على قانون (الحجم يورث الحجم)
أن يصبح قانون النمو وتطور الحجم هو اتجاه « رأسمالى » نحو التطرف :
افقار الصغير واثراء الكبير . (to those who hath shall be given)
وأن المدن كالمسك : الكبير منها يأكل الصغير (allometric principle)

ولكن كيف يتم هذا فى الاطار الاقليمى ؟ ان أول وأشد تأثير لمدينة ناجحة

تتضخم سيسىرى بطبيعة الحال فى اقرب المدن من مجالها ، ويقل بالتدريج فى المدن الأبعد عنها . أى أن المدينة المناجحة انما تتضخم سواء مباشرة أو غير مباشرة على حساب المدن المحيطة ، وأن للمدينة الضخمة تأثيرا تصديديا على أحجام المدن المجاورة . وهذا التأثير يتناسب مع البعد عن تلك المدينة الكبيرة . بمعنى آخر نعود الى موضوع التباعد كضابط عالمى من ضوابط الحجم . وليس من السهل أن نحدد الفاعل والمفعول به ، السبب والنتيجة ، بين الحجم والتباعد ، ولكن الصحيح أنهما جانبان لنفس الشئ وأنهما مضاف ومضاف اليه ، ولا يمكن تفسير الواحد بدون الاشارة الى الآخر . وقد رأينا كيف حدد كريستالر ميكانيكية هذه العلاقة ، ولكنه بالغ فى تقدير أهميتها لأنها ليست الا ضابطا واحدا بين مجموعة عديدة .

وقد عبر جفرسون تعبيرا جغرافيا قويا عن العلاقة العكسية بين الحجم والمسافة يتمشى مع قانون الغاب ، فقال أن المدن الكبرى كالأشجار العمالقة فى الغابة ، تحرم الأشجار الصغرى من الوصول الى الضوء وتقضى عليها بالقزمية ونقص النمو . فهى تميل الى أن تنتقص من نمو وحجم المدن الصغيرة المجاورة التى تقع فى « ظلها » . ذلك لأنها تحتكر كل نمو وتجذب اليها كثيرا من عناصر ووظائف تلك المدن الصغرى وتأسرها لنفسها . ويزداد هذا الأثر التحديدي الواثد كلما زاد حجم المدينة الكبرى . كما أنه لا يقتصر على حدود الاطار القومى الواحد ، بل يتعداه الى الاطار الدولى ، فأمستردام كانت تكون أكبر حجما لو لم تكن لندن وباريس وبرلين على هذا الدرجة من القرب

٤ - « قانون المدينة الأولى law of the primate city » ، هذا

، القانون الذى يبرز بقوة فى سينيكولوجية المدن ينبع من القوانين السابقة ،

وقد توصل اليه أيضا مارك جفرسون . ففي داخل الاطار المساحى الواحد تبرز مدينة واحدة على المدن الأخرى وتظهر عليها بشكل لا يتناسب مع الترتيب التدريجى . ففي ٢٨ دولة وجد جفرسون أن أكبر مدينة يزيد عدد سكانها عن ضعفى المدينة التالية مباشرة ، وفى ١٨ دولة تزيد عن ٣ أمثالها . وفى المتوسط العام لأغلب الحالات وجد أن النسب بين « المدينة الأولى » والثانية والثالثة هي على الترتيب ١٠٠ : ٣٠ : ٢٠ .

ويرى جفرسون أن المدينة الأولى هي عادة عاصمة الدولة الوطنية ، وأنها تعبر أكثر من أى مدينة غيرها عن الكيان الوطنى وتساهم أكثر من أى مدينة أخرى فى توحيد الأمة . ولكن تمثل العواصم الاقتصادية (الفيدرالية) . شذوذا لهذه القاعدة مثل وشنطن وكانبرا وبرن ولاهائى ، وكذلك العواصم المستحدثة مثل أنقره ودمشق والرياض وكراشى ودلهى . كذلك تكون أولوية المدينة الأولى أشد وأقوى كلما كانت الأمة قديمة الوحدة مثل بلجيكا وفرنسا والمانيا حيث تقترب اأقدار المدن الأولى فى كل منها من النسبية العامة ١٠٠ : ٣٠ : ١٠ ، ولو أن أسبانيا لظروفها الخاصة المعروفة . شذوذ واضح . هذا بينما تقل أولوية المدينة الأولى فى الأمم الحديثة التى لم تنشأ وتتوحد الا حديثا ، مثل ايطاليا واستراليا وجنوب أفريقيا ودول الكومنولث عامة بدرجة جعلت جفرسون - بعد أن وجد أنها ليست « بلادا » - ينتهى الى أن « المدينة الأولى الفعلية لدول الكومنولث ليست سدننى ولا تورونتو ولا الكاب ٠٠٠ الخ ، وانما لندن » .

والجدول الآتى للقانون يعطى الرقم القياسى ١٠٠ للمدينة الأولى .

الدولة	المدينة الأولى	المدينة الثانية	النسبة
النمسا	فيينا	جراتز	٨
الدنمرك	كوبنهاغن	أورهوس	١١
المجر	بودابشت	تسجد	١٣
انجلترا	لندن	ليفربول	١٤
المكسيك	مكسيكوسيتي	خوادا لاجارا	١٨
رومانيا	بوخارست	تشيزينيف	١٨
بيرو	ليما	كلاو	٢٠
الأرجنتين	بوينوس آيرس	روزاريو	٢٢
تركيا	إستانبول	إزمير	٢٣
كوبا	هavana	هولجوين	٢٥
بوليفيا	لاباز	كوتشابامبا	٢٦
فنلنده	هلسنكى	فيبورى	٢٦
شيلي	سنتياجو	فلباريزو	٣٠
بلجيكا	بروكسل	انفرس	٣٠
سويسرا	زيوريخ	بازل	٥٩
ايران	طهران	تبريز	٦١
البرازيل	ريودى جانيرو	ساو باولو	٦٦
يوغوسلافيا	بلغراد	زغرب	٧٠
نيوزيلند	أوكلند	ولنجتون	٧٠
افغانستان	كابول	قندهار	٧٥
هولنده	امستردام	روتردام	٧٦
روسيا	موسكو	لننجراد	٧٦
كندا	مونتريول	تورونتو	٧٧
الهند	كلكتا	بومباى	٧٩
جنوب افريقيا	جوهانسبرج	كيبتون	٨٠
أستراليا	سيدنى	ملبورن	٨٠
اسبانيا	برشلونة	مدريد	٩١
ايطاليا	روما	نابولى	٩٦

ويبدو أن من الممكن لنا أن نعمق قانون الأولوية على ضوء التطور التاريخي . فنسبة الأولوية لا تزداد فقط حيث النضج السياسى الوطنى ، وإنما كذلك فى المرحلة البدائية القصوى « الخام » من المدنية فى الاقليم . فما لدينا من أرقام عن أحجام المدن فى أولى مراحل الفترة الحديثة تدل على أن نسبة أولوية المدن الأولى قد تناقصت مع اطراد النمو المدنى العام ، وأن الأولوية فى هذه المرحلة يمكن أن تكون أكبر منها بكثير فى أشد حالات النضج المدنى والوطنى .

فمثلا القرن ١٧ كانت الأهمية النسبية لكل من لندن وباريس بين مجموع المدن الانجليزية والفرنسية على الترتيب أكبر بكثير مما هى الآن . فرغم أهمية برستول المتزايدة حينئذ ، كانت لندن ٧٠٠ ألف تليها برستول وناريتش ٣٠ ألفا كل ثم يورك واكستر ١٠ آلاف كل ، بل كانت لندن أكبر بكثير جدا من مجموع كل المدن الأخرى معا . وبالمثل باريس فى فرنسا . ويبدو أن نفس الوضع كان فى مصر فى فجر الفترة الحديثة . فالحملة الفرنسية تعطى القاهرة ربع مليون (٢٦٠ ألفا) من مجموع قدره ٢ر٥ . بينما كانت المدينة الثانية دمياط ٢٠ ألفا فقط . ولهذا فتضخم الأولوية البالغ الاقراط صفة بدائية تميز المراحل غير الناضجة فى تطور المدن عامة ، وترسم صورة مختلفة للأحجام أقرب شيها بقزم ضخم الرأس .

• ومعنى هذا كله أن الأولوية تشدد وتزداد فى حالتين متعارضتان تماما ، حالتين الهامشيتين : شدة البدائية الخام وشدة النضج . وأخيرا ينبغى ألا ننسى أن نسب الأولوية المختلفة هى تعبير خاص عن الشخصية الجغرافية للاقليم فى كثير من الحالات . وأن قانون المدينة الأولى على هذا الأساس يتعارض جذريا مع قاعدة تزيف عن الرتبة - الحجم لأنه يلغى هذا التفاوت أو تلك الشخصية ، مما لا يتفق مع الواقع .

قيمة الحجم

ضرورة الحجم

يمكن أن نسمى هذا الموضوع « أخلاقيات الحجم » ، لأن محوره هل الحجم شر أم خير ؟ ولا شك منذ البداية أن فى التحول من التبعثر الى التركيز ومن الضالة الى الحجم فائدة . فمزايا التركيز واضحة : تطور تقسيم العمل ، وبالتالي زيادة التخصص والاجادة ، فالحجم ضرورة لتعدد الوظائف ورفق الخدمات والنشاط الاقتصادى والبشرى . وكثير من المؤسسات والمرافق والخدمات العليا كالجامعات ودور الأوبرا لا يمكن أن تظهر الا تحت كفالة حجم معلوم . بل ان الخدمات بالذات تستدعى دائما حجما أكبر مما تستدعى السلع . ويقدر كولن كلارك أن حجم ١٠٠ - ٢٠٠ ألف على الأقل ضرورى لتوفير مدى كاف من الخدمات .

ومعنى تعدد الوظائف والنشاط فتح مجالات للفرص للمواهب والملكات المتعددة ، كما أن معنى تعدد الوظائف تفادى تعاصر الأزمات الاقتصادية للوظائف المختلفة . هكذا يدعو الحجم الى مزيد من التكامل العضوى بين الوظائف والسكان . كما أن كفاية الحجم - بكل ما يعنى من مرافق قائمة كالسكك الحديدية والمواصلات والطرق والمطارات والشركات والخدمات البلدية كالكهرباء والمياه والمجارى والخدمات العامة ورصيد الأيدى العاملة والخبرا والاتصالات ٠٠٠ الخ - يخلق « الوفورات الخارجية » لمزيد من النشاط والوظائف ، وبذلك تمثل عملية اقتصادية . فكما فى البيولوجيا اذن ، يصبح للحجم قيمة بقائية survival value تساعد على نجاح المدينة واستمرارها .

خطر الحجم

١ - الاخطار الداخلية ، ولكن من الناحية الاخرى هناك نقطة

الانعكاس تتحول بعدها هذه المزايا الى مثالب . وتلك هي فكرة « أنسب الحجم optimum size . فبعد هذا الحد يصبح تعدد الوظائف والعمل مدعاة الى تعقيد الجهاز المدنى ، ويختل التكامل بينها ويتأزم . كذلك تزداد تكاليف التوسع والصيانة باطراد بعد هذا الحد : فى الارض : ان ترتفع قيم الأرض ارتفاع المضاريات ، كما أن توسع العمران الحتمى قد ينتظم مواضع وعرة أو غير اقتصادية تعنى مصاريف باهظة فى صورة انفاق وممرات وتجفيف وردم ، وهى مصاريف تنعكس فى النهاية على السكان والمرافق . كذلك يظهر الدور غير الاقتصادى فى النقل : ان تختنق حركة المواصلات وتتعطل . وبالمثل فى السلع : ان تزداد المسافة بين المنتج والمستهلك سواء فى الريف أو فى أجزاء المدينة ، فترتفع أسعار منتجات المدينة للريفيين ومنتجات الريف خاصة الغذائية اليومية للمدنيين ، لا سيما مع تعدد الوسطاء . كذلك ترتفع تكاليف الخدمات : البلدية كالمواصلات والطرق والاضاءة والمياه وإطفاء الحرائق ، والادارية كالبوليس والتعليم والحوادث ، والخدمات الصحية المختلفة . وقد عملت عشرات الدراسات الاحصائية فى هذا الصدد تثبت أنه كلما زاد حجم المدينة بعد حد معين ، زادت تكاليف هذه الخدمات زيادة أكثر من مطردة . وهكذا تصبح كل الوفورات الخارجية السابقة خسائر خارجية محققة external diseconomies فهذه كلها مثالب داخلية .

٢ - الأخطار الخارجية . ولكن هناك أيضا الاضداد الخارجية . فالمدينة الضخمة تستهلك باستمرار موارد الاقليم المادية وتمتص دم الحياة منه وتتركه مهجورا خربا متحجرا . كما أنها تعتمد على سكان الريف فى تجديد شبابها لان المدينة لو تركت لشأنها لتناقصت لتوقف الخصوبة فيها . وهى ان تجتذب اليها سكان الريف « تعقمهم » ، أى أنها تستنزف سكان

الريف لتتدهم فى النهاية • فالموارد المادية والبشرية للريف هى وقود المدينة الضخمة ، وهى تحرق منه دائما بشراهة • وعدا هذا فان اعتماد المدينة الضخمة فى خاماتها وغذائها وتسويقها على مصادر بعيدة ، قد تكون عبر البحار ، معناد أن زمام اقتصادها ليس فى يدها ، وأن حجمها الضخم انما يقوم على أساس خطر ، ويمكن أن تهوى فى أى وقت بسرعة خطيرة ، وذلك فى الأزمات الاقتصادية أو الحروب الجبركية •

وفى الماضى وحتى العصور الوسطى ربما كانت المدن أقل تذبذبا وتفاوتا فى حجمها ، لأنها كانت مراكز صوامع الغلال القومية ولذلك كانت فى وضع أفضل من الريف أيام المجاعات - وكانت منتشرة جدا • لكن من ناحية أخرى كان تكاثف وتزاحم السكان الشنيع فى المدن بالنسبة للريف المكشوف يجعلها فريسة أسهل للابوئة والطواعين - وكانت منتشرة جدا كذلك • وقد زادت أخطار المدينة الضخمة مع الحروب الجوية وخاصة الذرية ، وهذه بوجه خاص مشكلة المدن الرأسمالية الضخمة بالنسبة للمدن الاشتراكية المتوسطة •

هكذا تجد المدن الكبيرة نفسها معرضة بالقوة الى ذبذبات حجمية عنيفة يمكن أن ترج كيائها والكيان القومى معا رجا • والثابت أن المدن الآن بوجه عام تظهر دورية cyclicalism من ناحية الحجم ما بين تناقص وتزايد مع موجات الرواج والكساد slumps and booms • ولقد كانت مدن اليابان قبل وأثناء وبعد الحرب الأخيرة خير - أو أسوأ ! - مثال على هذا ، فقد تناقصت أحيانا بنسبة النصف ! وفى مصر أبرزت الحرب الأخيرة هذه الدورية ، فقد كان الفلاحون ينتقلون الى العمل فى المصانع وللجيوش أثناء الحرب ، وبعدها عادوا الى أضرعهم الريفية ببساطة • وقد وجد فى الولايات المتحدة أن المدن المتوسطة ٣٥ - ١٠٠ ألف قد أخذت تنمو أخيرا (١٨ - جغرافية المدن)

بأسرع من المدن الكبرى . ومعنى هذا كله أن إفراط الحجم يصبح نقطة ضعف بقائية ، فكما فى البيولوجيا حين تتضخم كائنات عضوية الى درجة تعجزها عن الحركة والدفاع عن نفسها ، تتضخم المدن حتى درجة الشلل .

أنسب حجم

لكل هذا قامت مدرسة ضد الحجم من أجل الحجم . بل أن جذورها تمتد الى الفلسفة التى لا تحبذ حياة المدن وحضارتها أصلا وترى أنها حياة غير طبيعية - وهى بدورها فلسفة متطرفة غير واقعية . فكثير من فلاسفة الاغريق استنكر تضخم المدن . وكان ابن خلدون ينظر الى المدن كعوامل انحلال وانقراض الدول والحضارات . ولكن شبنجلر كان أكبر من أنذر بالويل والثبور بسببها ، فهى فى رأيه التى خربت حضارات التاريخ ، وتحولها من culture الى مجرد civilisation ، وهى التى تؤذن بغروب وانحدار الغرب ، « ومولد مدينة يتضمن موتها » فهى مقبرة الحضارة . ويتساءل بنتون ماكى Benton Mackaye هل المدينة « الماموث » قمة أم نهاية الحضارة ؟ .

وتميل هذه المدرسة المتشائمة بالطبع الى تحديد أنسب حجم ضئيل . مثلا كان ابنيزر هوارد Howard يعتقد أن حجم ٣٠ ألفا هو الأنسب (١) . ويشترك ممفورد فى مهاجمة المدينة الماردة ، ويعتقد أن المليون حجم أقصى معقول ، وهو الحجم الذى يمكن أن يعول جامعة سليمة . وهو يخشى أن يكون تطور الحضارة هو من مدينة فجر التاريخ Eopolis الى المتروبوليس الى الميجالوبوليس الى مدينة الطغيان Tyrannopolis الى مدينة مقبرة الحضارة Necropolis .

ولكن من الناحية الأخرى تدافع اللجنة الملكية لتوزيع الصناعة Barlow Commission عن الحجم المعقول وتذكر مزايا الاقتصادية والعمرانية وأهميته للصناعة . وتنتهى الى أن الحجم الكبير ليس عيبا

«بالضرورة . كذلك ينتهى التعداد البريطانى الى انه ليس ثمة دليل على أن المدن المتوسطة الحجم أكثر صحة من المدن الضخمة ، لأن زيادة الوفيات فيها انما ترجع الى تزاخم المساكن والسكان والدخان ، وكلها قابلة للعلاج . لهذا نجد أن لى كوربوزييه Le Corbusier وضع حجما لمدينته المثالية ٣ ملايين . ويذهب فوست الى أبعد من هذا - بل الى رأى غريب - فهو لا يرى ما يمنع من أن تضم لندن نصف سكان إنجلترا ! »

ورغم كل هذا ، فمن الثابت أن من المستحيل تحديد « أنسب حجم » ، لأن قاعدة المدينة لم تعد اقليدية محددة ، وانما أصبحت قاعدة « غير منظورة » قد تتسع لتشمل بنسب ودرجات متفاوتات كل الكرة الأرضية ، وذلك نتيجة للاعتماد الشديد على خدمات ومعاملات ما وراء البحار والتجارة . . . الخ . من هنا يرى البعض أن السؤال الذى أثاره فوست منذ سنوات عن أنسب علاقة بين حجم الريف والمدن لم يعد إلا مبحثا أكاديميا بحثا .

ولا شك أن الحضارة الحديثة قد رفعت بوجه عام مستوى الأنسب لأحجام المدن ، وما كان يعد أضخم مما ينبغى فى الماضى ، قد يعد الآن أقل مما ينبغى اقتصاديا . ولكن لا شك أيضا أننا وصلنا الى افراط حجمى بالنسبة لمعاييرنا الحالية ، وثابت أن هذا يتم على حساب الريف والاقليم . أولا الى أن يتحول الى « منطقة مأزومة depressed areas » ، وثانيا على حساب المدن الأخرى لأن كل اتجاه فى أى مدينة فى الاقليم يؤثر مباشرة على بقية المدن . وهكذا فان تضخم مدينة بشدة يعنى أن تنوى عدة مدن اقليمية ، مما يهدد « الاقليمية regionalism » و « التوازن الاقليمى regional balance » ويهدد الحياة الاقليمية بالذبول والاختناق . أى أن تضخم الاحجام يؤدي بنا الى مشكلة الاقليمية ويأخذ لذلك مغزى كبيرا فى التخطيط الاقليمى .

الفصل التاسع

الموقع

تعريف الموقع

ربما كان الموقع أهم عنصر جغرافى ، بل ربما عدد البعض مع بيرجر . Bürger قلب الجغرافيا . وهو على كل حال من أهم عناصر جغرافية المدن ، بل لقد كانت المدن عند الجغرافى قبل عصر جغرافية المدن الحديثة هى أساسا « مواقع » المدن . ورغم تطور الدراسة الموقعية كثيرا ، إلا أن الغريب أنها لاتزال غير كافية ، ولم تخضع لتصنيف منهجى أو نوعى typological . لهذا ينبغى أن نميز بوضوح بين ثلاثة أنواع من فكرة الموقع فى المكان position ، فهناك الموقع الفلكى ، والموقع ، والموضوع .

الموقع الفلكى

الموقع الفلكى location ، أو الرياضى mathematical location يمكن تحديده بكل صرامة ودقة بخطوط الطول والعرض ، أى بالإشارة الى شبكة معينة منسوبة الى الشمس . ولكل مكان موقعه الفلكى المتفرد الذى لا يشاركه فيه غيره . ولكن الموقع الفلكى فى الجغرافيا لا يزيد عن التواريخ فى دراسة التاريخ . وربما كانت أهميته الوحيدة أنه يحدد نقطة بالنسبة الى الأرض الكروية كلها ، وربما كان لهذا التحديد قيمته فى دراسة توزيع أقاليم المدن الكوكبية العامة . ولكن أهميته العمرانية الفعالة فى نشأة وتطور المدينة الواحدة أهمية محدودة . مثلا اذا عرفنا أن نقطة معينة على

سطح الأرض على بعد ميلين من Lebanon في كونتية سميت بولاية كنساس ، وعلى خط عرض ٣٩ ٥٠ درجة م شمالا ، وطول ٢٨ ٣٥ درجة م غربا ، تمثل موقع المركز المتوسط تماما رياضيا أو « جغرافيا » في الولايات المتحدة ، فان هذه قد تكون حقيقة طريفة ، ولكن لا مفرى أو قيمة لها حيويا حتى وان كانت معلمة بنصب تذكاري مشيد . فالموقع الفلكي محدود الأهمية في جغرافية المدن .

ولسوء الحظ أن كلمة location شائعة الاستعمال فى المعنى الفلكي والمعنى الجغرافى الفعال على السواء ، كما فى الحديث عن « توطن الصناعة location of industry » . وكثير من الكتاب لا يزال يخلط بينهما فى جغرافية المدن . فيتكلم هنتنجتون ووليامز مثلا عن توزيع المدن على سطح الكرة ، حتى اذا اراد الكلام عن الموقع بالمعنى المدنى الصحيح عرفاه « بالموقع التفصيلي detailed position » . وبالمثل يستعرض سور توزيع المدن بين خطوط العرض والارتفاع ٠٠٠ الخ فى العالم تحت عنوان الموقع situation ، ولو أنه يعود الى تحديد الموقع الصحيح فيما بعد .

الموضع

وهناك من الناحية الأخرى الموضع site . وقد كان راتزل أول من فرق بين الموضع والموقع فى دراسة المدن . ولا ينبغى للموضع أن يكون مشكلة تختلط مع الموقع بالمعنى الصحيح . فالموضع فكرة تحليلية موضعية بحتة ، تنصرف الى رقعة الأرض التى تقوم عليها المدينة مباشرة ، . فهى نقطة لا منطقة ، ومطلقة لا نسبية . ومع ذلك فأنحيانا تقترب فكرة الموضع فى حدها الأعلى ، من فكرة الموقع فى حدها الأدنى ، ويضعف التمييز بينهما ويتداخلان ، كما هو الحال بين فكرتى القرية عند « سقفها »

والمدينة عند « أرضيتها » . ولكن كما يقول سميلز « أن جوهر الموضوع أنه لا ينبغي لتصنيف الموضع والموقع أن يختلط كما لو حاولنا النظر إليهما في تلسكوب » .

وعلى العموم فالموقع الواحد كمنطقة يشمل عددا من المواضع لأنها نقط . والموقع عنصر ثمين جدا في حياة أى مدينة ، بينما الموضع ثانوى جدا . وقد يظل موقع ما على جانب كبير من الأهمية ، بينما تتعاقب مدينة داخل اطاره العام على بضعة مواضع مختلفة . فعلى طرق الحركة الرئيسية والمواقع الكبرى ، لا يتحدد موضع المدينة في نقطة معلومة بصورة صارمة لا بديل لها ولا محيص عنها . فكثير من المدن يمكن أن يقوم بكل سهولة وبساطة في نقطة أخرى مجاورة أو أكثر في حدود الموقع العام بدون أى خسارة واضحة أو تغيير في صفاتها وكيانها . ويقوى هذا الاتجاه كلما تجانست الظروف الفيزيوجرافية على نطاق واسع ، كما هو الحال في السهول المفيحة .

مثلا أثبت البحث ان موضع كفر الزيات كان يمكن أن يتحقق في أى نقطة أخرى على فرع رشيد في حدود بضعة كيلو مترات شمالا أو جنوبا . وبالمثل يمكن أن نتساءل لماذا كانت موسكو بالذات - في اطار توسطها العام الذى لا يناقش في الدولة - لماذا كانت هي دون غيرها المعاصمة . وكذلك يجادل البعض فيما يختص بميلانو بأن أى موضع آخر مجاور تقريبا كان يمكن أن يخدم كبؤرة في سهل لومبارديا لطرق ممرات الألب الوسطى .

وغالبا ما تكون العوامل التى حددت اختيار موضع ما بعينه من بين مجموعة النوايا في اطار ذلك الموقع العام هي عوامل خارجية أو مؤقتة كالسياسة - فتتشأ ظاهرة هجرة المدينة على العصور بين عدد من

المواضع داخل نفس الموقع الواحد . وقد أطلق أندريه اليكس A. Allix على هذه المواضع الممكنة أو المتعاقبة « المدن البدائل doublets de villes » .
وخير ما تتمثل هذه المظاهرة في اطارات المواقع الهامة جدا حتى لتصبح مواقع خالدة يتوفر فيها طول البعد الزمني . مثال ذلك تتابع بابل ثم سلوقية الاغريقية ثم قطيسفون الفارسية (مدائن كسرى) ثم بغداد العربية في اطار « خاصرة » الرافدين . تتابع منف ثم القسطنطينية ثم القاهرة على رأس الدلتا . تتابع قفط وقوص وقنا على ثنية قنا . قرطاجنة ، وتينس Tyns الرومانية وتونس في رأس تونس . على أنه يلاحظ في الكلام عن المدن البدائل الاحتفاظ بنفس الوظيفة . أما اذا اختلفت وظيفة مدينة الموضع الأول عن وظيفة مدينة الموضع الثاني ، فليس هذا بتتابع مدني .

كذلك يلاحظ انه قد يرث موضع موضعاً آخر في نفس الاطار الموقعي ، ولكن حين يتم هذا يكون مغزى وقيمة الموقع قد تغير كلية . مثال ذلك : قامت تشستر منذ الرومان في موضعها على رأس مصب نهر المدي Dee الخليجى لاستثمار الموقع الممتاز كالبوابة الرئيسية بين السهل الانجليزى من الأمام وأيرلنده من الخلف على فتحة المنخفضات بين جبال البنين ومرتفعات ويلز . ولكن مع انطواء موضع تشستر المطرد ، ورثت ليفربول هذا الموضع من موضعها على المصب الخليجى المجاور . على أنه لم يكد يحدث هذا حتى كان مغزى الموقع قد تغير من أساسه ، فلم تعد بوابة الشمال الغربى تواجه ايرلنده فحسب ، بل كانت أفاق عالم جديد برمته قد تفتحت امامها : كشف أمريكا .

الموقع

أما الموقع situation بالمعنى الصحيح فهو الموقع الفعال الذى

يحمل مغزى ودلالة بشرية أو مدنية واضحة قد تعنى الحياة أو الموت بالنسبة للمدينة . وليس من السهل حصر هذه الفكرة فى تعريف موجز أو معادلة مباشرة . ولكنها على العموم هى الموقع بالنسبة للمناطق المحيطة والأجزاء المجاورة ، ولكن فى اطارات مساحية متفاوتة جدا قد تتأرجح من موقع مخاضة على مجرى نهر الى موقع ميناء فى نصف الكرة أو حتى الكرة كلها . . ليس هذا فحسب ، ليس بالنسبة الى اطارات مساحية مطلقة ، وانما بالنسبة الى الاطارات المساحية « الفعالة » ، أى التى لها قيمة بشرية حيوية ، أى مناطق الانتاج والاستهلاك وكتل العمران والطرق الكبرى التى تصلها . يقول سور :

«La position par rapport aux différentes parties d'une contrée et surtout par rapport aux régions de consommation et de production et aux routes qui les relient, est l'élément capital de la situation».

وربما عبر تحديد ديفيز عن هذا بايجاز بليغ : فالموقع الجغرافى الصحيح لا سيما فى جغرافية المدن هو « الموقع النسبى relative location » . فعلى العكس من القرية ، يندر للمدينة ان تعتمد فى حياتها وكيانها على موارد مواضعها الكامنة . فالمدينة اساسا تقوم على استغلال وتوظيف امكانيات التركيز فى مركز ، فراسمائها الحقيقى هو علاقتها الخارجية فوق المحلية - سواء اقليمية أو قارية أو كوكبية . فالموقع ، بعكس الموضع الذى تشترك فيه القرية والمدينة ، صفة مدنية بحتة . . والموقع لهذا منطقة ، بينما الموضع نقطة . ولهذا كان الموقع فكرة نسبية . وما دام نسبيا ، فمن الواضح أن قيمته ليست فى حد ذاته ، ولا هى أبدية « قديمة » ، وانما هى طارئة بالنسبة الى عوامل وتوزيعات وملازمات خارجية بعيدة - بعيدة جدا أحيانا - بحيث أن زمام الموقع

ومصير مدينته ليس فى أيديهما ، وأن مقدراتهما يمكن أن تكون رهنا لمذبذبات
عنيفة غير منظورة . .

ومع ذلك فينبغى ان نتذكر أن هناك مدنا معينة لا تعتمد على الموقع
بل على الموضع ، ولكنها حالات قليلة تشمل بعض المدن الدينية كمكة
والمدينة وبعض المدن الصحية ، ولكن أساسا مدن التعددين . فهنا لا نجد
مواقع بمعنى الكلمة ، بل تنزلق فكرة الموقع الى الموضع ويترادفان ، فهذه
هى « المواقع الموضع

النظرية العامة للموقع

هل تقوم المدن كيفما اتفق فى أى مواقع على صفحة الاقليم ؟ لو أن
سطح الأرض كله كان متجانسا تجانسا تاما ، فلا من يابس وماء ، ومن
تضاريس وأشكال أرضية ، ومن نطاقات مناخية ونباتية وزراعية . . الخ ،
لظلت هناك مدن ولكن لانعدمت تماما فكرة الموقع ، ولاستوى أن تقوم
المدينة هنا أو هناك . ولما كان هناك مفاضلة بين نقطة وأخرى لقيامها ،
ولانحدرت بذلك فكرة الموقع الى مجرد مواضع يحددها مجرد عنصر التباعد .
ولكن سطح الأرض الحقيقى متنافر جدا ، ومن الضرورى لكى تنجح المدينة
أن تنتخب منه أمثل « الأماكن » - « lieu de villes » كما فى
الفرنسية .

وهنا تبرز نظرية الموقع . فالمواقع هى الاماكن الحرجة والنقطة
الحساسة الحيوية على صفحة اللاندسكيپ بمعناه الطبيعى والبشرى .
بمعنى آخر يمكننا أن نعرف مكانة الموقع ونعرفه فى نظام تباعدى نظرى
مثل نظام كريستالر بأنه « المسمار المحوى » أو الزنبرك الذى يدور حوله
النظام كله دورانا آليا بعد أن يثبت ذلك الأول ويحدد مكانه . فالمسواقع

هى نقطة البداية فى التباعد ، وبينما هذه الأخيرة عملية ميكانيكية ، فان الأولى عملية انتخابية واعية .

فالمواقع تظهر فى الطبيعة نتيجة لاختلاف سطح الأرض اختلافا شديدا ، أى نتيجة للتباين الأرضى areal differentiation . فهذا التباين الأرضى من شأنه أن يخلق قيما مكانية شديدة التفاوت . والانسان ينتخب منها الأمثل والأنسب لأغراضه المدنية . ولما كانت المدنية — بالنظرية — تعتمد على علاقاتها الخارجية ، أى على المناطق المحيطة ووسائل الاتصال بها من ناحية أخرى ، أى على علاقات الاستقرار والحركة ، فان أمثل المواقع هى تلك التى تحقق — من حيث علاقات الاستقرار — أكبر وأغنى قدر منها أى حيث يشتد التباين الأرضى وذلك حيث تلتقى الأقاليم المتنافرة ، ثم التى تحقق — من حيث علاقات الحركة — أقل قدر من المقاومة ، أى خطوط المقاومة الدنيا . ونحن فى كلا الحالين ازاء مبدأ واحد وهو « الانقطاع » break : انقطاع طبيعى : انقطاع الأقاليم الأرضية كالماء واليابس ، والسهل والجبل ، والاستبس والغابة ، والمعمر والملاعمور . الخ ، وانقطاع الحركة وجانب منه انقطاع طبيعى والجانب الآخر انقطاع بشرى : من السفينة الى القطار ، ومن عربات السهل الى دواب المر الجبلى ، ومن حدود دولة الى أخرى . الخ . فالتباين الأرضى يخلق الانقطاع سواء فى الاستقرار أو الحركة ، وكلا الانقطاعين يخلق المواقع المدنية .

هذا هو الأساس الجغرافى فى نظرية الموقع ، مبدأ الانقطاع . وهو فكرة بلورها اقتصادى — كولى Charles H. Cooley — فى أواخر القرن الماضى ١٨٩٤ ، ولو أن راتزل سبقه الى الألاع اليها فى « الأنثروبوجغرافيا » ١٨٨٣ ، كما تكلم عن قيام المدن عند انسداد الحركة damming of traffic ولكن كولى كان أول من حدد النظرية العامة للموقع فى فكرة قسوية واحدة

عامّة خصبة • وهو يدعم الانقطاع الطبيعي مع انقطاع الحركة البشرية في عنصر واحد هو انقطاع النقل break-in-transportation أو break-of-bulk .
فالحركة والنقل لا تتم بلا توقف الا في الرحلات القصيرة جدا ، أما الرحلات الطويلة فلا بد فيها من التوقف مرارا ، اما لضرورة اراحة وسائل النقل وتموينه ، واما لوجود عائق طبيعي لا بد من الاستعداد قبل اجتيازه • فكل توقف انقطاع break .

والانقطاع نوعان : ميكانيكى وتجارى • الميكانيكى اذا كان لأسباب تكنولوجية فقط دون تغير في ملكية السلعة المنقولة : كالراحة للدواب والانسان ، أو لاستبدال وسيلة نقل بأخرى كالتغيير من اللورى أو العربة الى القطار أو من القطار الى السفينة الخ ، أى من وسائل نقل جزئية صغيرة مبعثرة الى كبيرة موحدة - أو العكس ، أو أخيرا التوقف عند الحدود السياسية أو أمام العوائق الطبيعية التى تستدعى تغييرات فى وسيلة النقل • أما الانقطاع التجارى فيوجد اذا كان لأسباب اقتصادية ، أى تحولت فيها ملكية السلعة من يد الى أخرى أو حدثت تجزئة breakage للتسويق • وفى كلا النوعين يدعو الانقطاع الى تجمع مدنى قل أو كثر • والانقطاع التجارى أدمى الى حجم أكبر ، وكلما اشتدت صعوبة الانقطاع الميكانيكى أى العائق الطبيعى كلما كان أدمى الى حجم أكبر ، أما اذا اجتمع النوعان كان هذا أدمى الى حجم أكبر وأكبر •

أنواع الموقع

تصنيف أولى

رأينا ان أساس فكرة الموقع هو « اختزال » للاقليم أو « استقطاب » للمكان فى نقطة • فإذا حللنا هذا المركب الى عناصره الأولية وجدنا عنصرين :

أولا اطار الاشارة المساحى territorial frame of reference الذى ينسب اليه موقع المدينة ويستمد قيمته ، وثانيا خطوط الحركة ووسائل المواصلات بين الموقع والاطار المساحى . وما قيمة الموقع الا حاصل ضرب الاطر فى خطوط الحركة . ويمكننا أن نتعرف على نوعين أساسيين من المواقع يقابلان كلا من هذين الطرفين ، هما المواقع النسبية والمواقع الطبيعية .

١ - المواقع النسبية . فلو كانت أجزاء الاطر المساحى متجانسة تماما من حيث خطوط الحركة ، كأن يكون سهلا مثاليا خاليا من التضاريس أو خطوطا مائية ممتازة امتيازا خاصا . الخ ، لتحدد موقع المدينة بالاشارة الى توزيعات الانتاج والاستهلاك والسكان المختلفة فى أجزاء السهل . ويمثل هذا صورة من المواقع النسبية البحثية أو « الموقع البحث pure situation ، التى تتحدد بناء على العلاقات المكانية space-relations أو geomatical relations البحثية فقط . هذا النوع من المواقع يسميه راتزل وسمبل - وان يكن بضد البلاد لا المدن بالذات - مواقع الجوار vicinal location .

ومثل هذه المواقع هى من صنع الانسان الى حد بعيد ، مباشرة وغير مباشرة ، عن عمد أو عن غير قصد ، اما بمجرد توزيعاته هو كقطاع بشرى أو اقتصادى واما بما ينشئ من خطوط للاتصال وطرق للانتقال . ومن الصعب أن تجد تحقيقا عمليا كاملا لهذا الموقع النظرى ، لأنه حتى فى أشد السهول تجانسا تتحدد خطوط الحركة الاصطناعية البحثية بالضرورة الاقتصادية مما ينفى التجانس .

٢ - المواقع الطبيعية . اذا انتقلنا الى اطار مساحى تقطعه التضاريس والمجارى المائية وتقلل مسالك الحركة فيه ، فان موقع المدينة سيحدد بناء على

تتوجيه هذا اللاندسكيب الى جانب عامل التوزيعات النسبية للانتاج والسكان
٠٠ الخ . فهنا ستتحدد مواقع ثابتة معينة لا مفر منها ، مواقع من صنع
الجغرافيا الطبيعية والفيزيوغرافيا ، مواقع تبدو « طبيعية » ، أى معطاة
ومن صنع الطبيعة ، حتى أن بعضا من غير الجغرافيين يسميها تلقائيا بالمواقع
« الطبيعية » ، « natural » locations كما يفعل بيرجل ، بل هكذا سمي
راتزل وسمبل النوع الثانى للموقع .

«A people has ... a twofold location. an immediate one, based upon their actual territory, and a mediate or vicinal one, growing out of its relations to the countries nearest them, The first is a question of the land under their feet ; the other of the neighbors about them.»

فالمواقع الطبيعية هى تقريبا مواقع فيزيوغرافية . ومن أمثلتها
الموانى وملاقى الانهار والمرات الجبلية .٠٠ الخ . ولا شك أن مثل هذه
المواقع يمكن أن تعتبر ثابتة مطلقة ودائمة فى ذاتها ، فهى سابقة للانسان
وللمدن ومستقلة عن وجوده ونشاطه . وهى من ثم ليست نسبية تماما
كما افترضنا فى فكرة الموقع بوجه عام ، بل بمثابة مواقع اولية primary
فى اللاندسكيب الطبيعى . وهى تمتاز بأنها تدعو اليها المدن مبكرا
جدا وتعمل بمثابة نقط الاشارة التى تحكم توقييع المدن التالية ، كما تمتاز
بالاستمرار الى حد بعيد وبالأهمية أى ضخامة الأحجام عامة ، ويمكن لهذا
أن نسميها بالمواقع الاستراتيجية . مثال هذا القاهرة على رأس الدلتا
والصعيد ، موقع لا مفر منه ، وموقع فينا عند فتحات الجبال على نهر
رئيسى ، وموقع القسطنطينية وعدن .

ومع ذلك فرغم أن هذه المواقع تبدو ثابتة ومطلقة فى ذاتها أو فى
اطاراتها المساحية الضيقة أو المباشرة ، فهى فى حقيقتها نسبية اذا نظرنا
اليها من بعيد فى اطرارات اقليمية أوسع أو قارية . بمعنى آخر أن عنصر

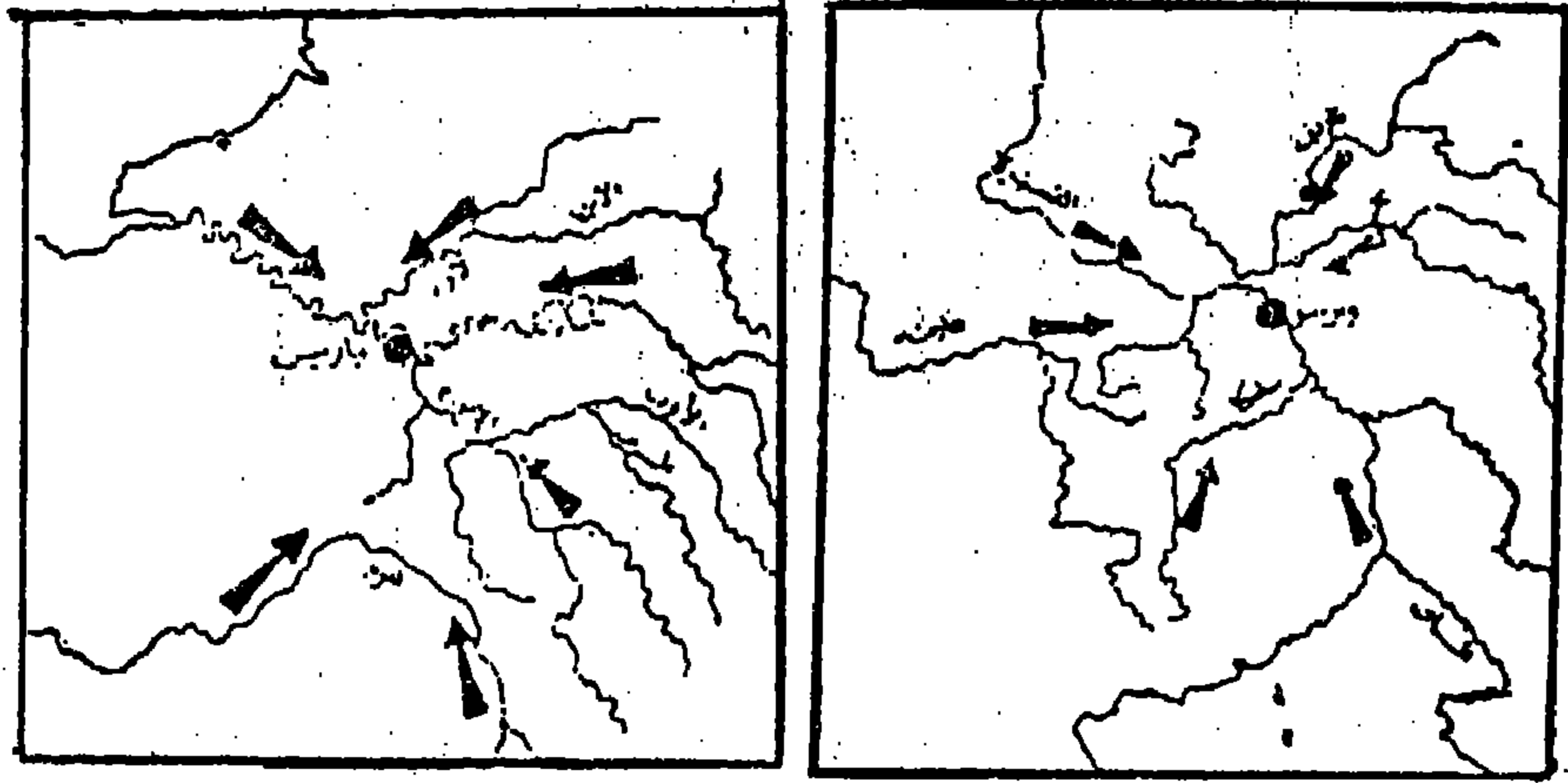
النسبية أو الاطلاق فى مواقع المدن هو مسألة تتوقف الى حد بعيد على مدى سعة اطار الاشارة المساحى الذى ننظر اليها فيه . ولما كانت هناك سلسلة متزايدة السعة من الاطارات دائما ، فان كل موقع قمين فى النهاية بأن يكون نسبيا .

التصنيف النوعي

الأغلب اذن فى المواقع أن معظم المواقع تجمع بين الموقع النسبى البحث والموقع الفيزيوجرافى بدرجات متفاوتة ، ولكن تغلب هذه الصفة أو تلك . وفى ضوء هذه الحقيقة البامة يمكننا أن نميز على المستوى التفصيلي بين ستة أنواع من مواقع المدن . وهى أنواع تتداخل أحيانا ، وقد يمكن أن تصنف المدينة الواحدة فى أكثر من واحد منها . وبعض هذه الأنواع أشد التصاقا وارتباطا بالمواقع « الفيزيوجرافية » المطلقة ، والبعض الآخر أكثر اقترابا من فكرة الموقع النسبى البحث . ويلاحظ أن هذا التصنيف لم يوحد بعد ولا تستعمله كل المصادر ، مما يجعل البعض يستعمل اللفظ الواحد فى معنى أوسع أو أضيق مما سنحدده هنا . فهناك المواقع « العقدية » nodality وهى أكثر هذه التصنيفات انتشارا ، ثم يضيف اليها لانجدون هوايت Langdon White ، وجورج رنر Renner : البؤرية focairty ، ثم « المكزية » centrality ، يقابلها « الهامشية » marginality و « المدخلية أو مواقع البوابات » portality ، وهناك أخيرا المواقع « البينية » interstitial

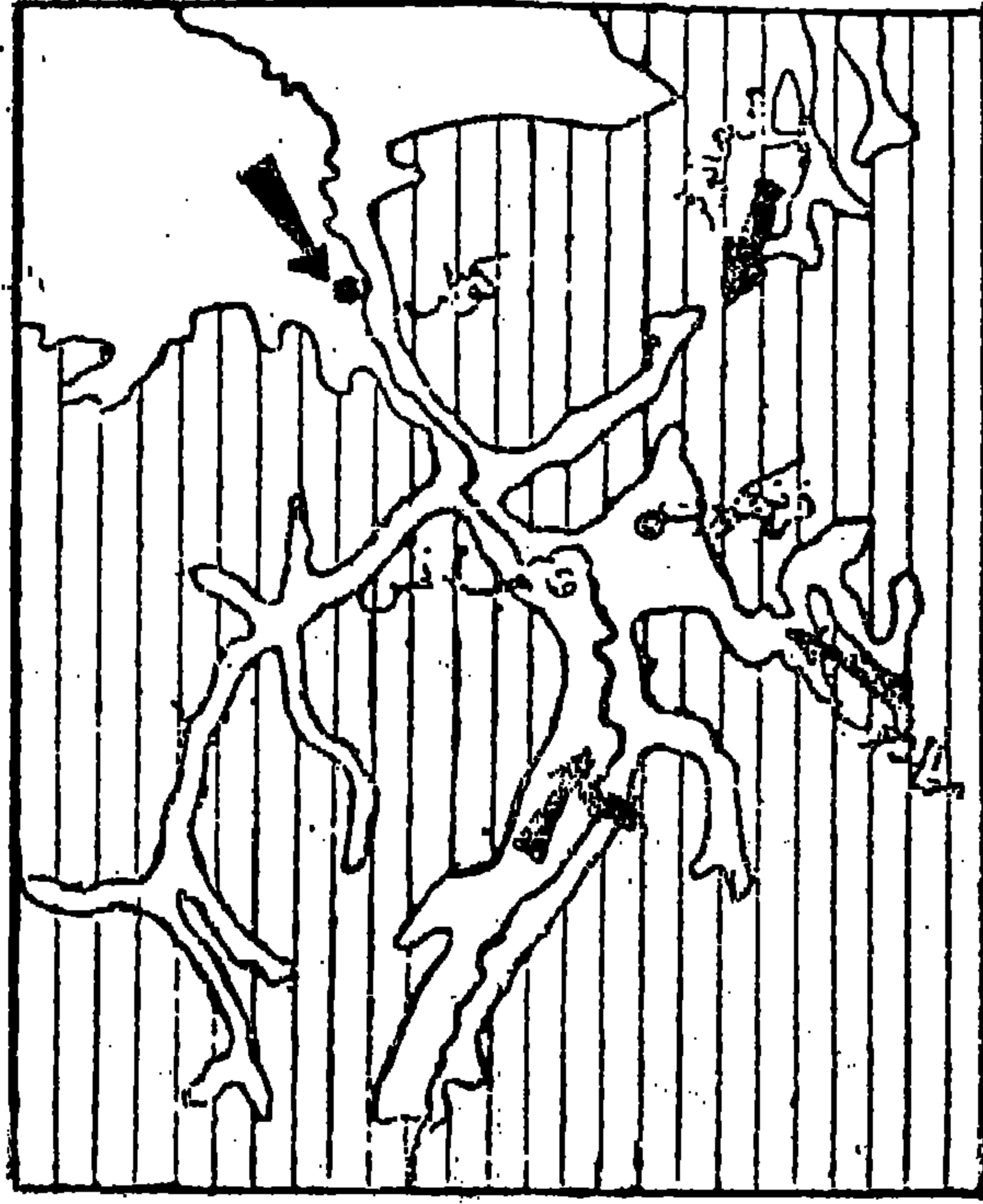
١ - العقدية . فاما العقدية فهى أكثر هذه الألفاظ والأفكار انتشارا ، ولكنها - أو هى لذلك - أكثرها خلطا وتعميما ، وتكاد تستعمل مرادفا لمعظم الأنواع الأخرى فعلا . ولكن يحسن قصرها على فكرة التركيز الفيزيوجرافى ، أى نتيجة لتركيز خطوط اللاندسكيپ الطبيعى تركيزا قويا فى

«نقطة معينة • فتصبح العقدية حيث تشير الطبيعة بكل أصابعها الى مركز استراتيجى بارز لا يمكن أن يتجاهله الانسان أو يستعيز عنه بوسائله التكنولوجية : كملاقى الانهار وتقاطع الوديان وممرات وفتحات الجبال «pass cities» واختناقات اليايس والماء • بمعنى آخر ، العقدية هي مواقع عنق الزجاجة كما يعبر لوش bottleneck cities ، وهى لذلك من خصائص المناطق المضروسة خاصة أكثر منها فى السهول ، وهى كذلك اقرب شىء الى فكرة المواقع الطبيعية أو الفيزيوجرافية المطلقة •



شكل ١١ - العقدية النهرية : باريس ووارسو

على أن البعض يتكلم عن العقدية فى السهول المنبسطة وعن العقدية الناشئة عن التقاء الخطوط الحديدية والطرق البرية وطرق القوافل وغيرها من الظاهرات البشرية ، أو قد يميز بين العقدية الفيزيوجرافية « الموروثة » من الطبيعة والعقدية البشرية « المكتسبة » من صنع الانسان ، وذلك بالتمييز بين العقدية الطبيعية والاصطناعية natural and artificial • ولكن هذا من شأنه أن يجعل الثانية محلية عامة ommibus term ويلغى الأنواع الأخرى •



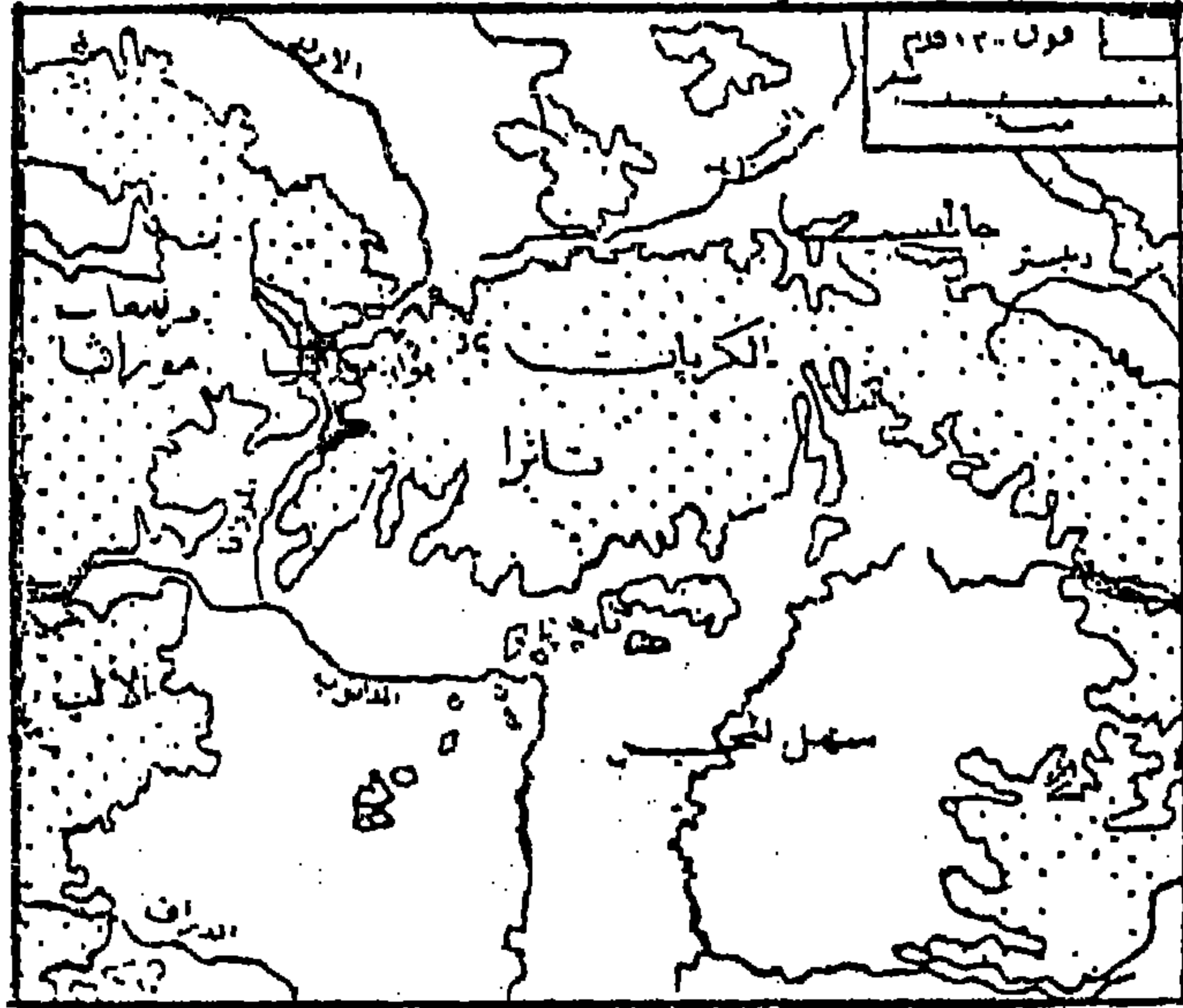
شكل ١٢ - العقديات فى حوض الراين

ويمكننا ان نمثل للعقدية بمعناها الضيق بالأمثلة الآتية : فمنها مجمع الطرق الطبيعية من أحواض بوهيميا وجنوب ألمانيا والمجر ، ومنها براتسلافا ، نيويورك ، باريس ، القاهرة ، الخرطوم ، مجدبرج ، فرنكفورت على الأودر ، هانكاو . وتكثر عقديات ملاقى الأنهار خاصة فى البلاد الجديدة حيث يحدد تتابعها مسار السكك الحديدية - كالسيبرى : تشليابينسك ، اومسك ، نوفوسيبيرسك ، كراسنويارسك ، اركتسك ، تشتيا ، خاباروفسك ، هارين ، فلاديفوستوك . وهناك عقديات نهايات البحيرات وتعرجاتها الرئيسية مثل بفلو ودترويت على نهايتى بحيرة ايرى ، ودولوث على طرف سيوبيريوى ، ولكن المثل الكلاسيكى شيكاغو على نهاية متشجن التى تبرز جنوبا لتقف على طريق أى اتصال بين الشرق والغرب فى الولايات المتحدة .

٢ - البؤرية ٠ أما البؤرية فهي العقدة لكن فى السهول المنبسطة .
المسطحة : حيث تتجمع طرق التجارة وخطوط الحركة على سهل واسع
منتج فى بؤرة واحدة ٠ واذا تساوت الظروف الأخرى ، فهذا الموقع عادة هو
قرب الوسط الهندسى للسهل ٠ فالتركيز هنا من صنع الانسان عن طريق
الطرق البرية والحديدية ٠ ومن الأمثلة الحية برلين التى تقوم فى بؤرة الطرق
على السهل الالمانى الشمالى ، وموسكوفقرب قلب سهول شرق أوربا ، وميلانو .



شكل ١٢ - برلين كمثال للمواقع البؤرية



شكل ١٤ - موقع فيينا

نرسل لومباردى ، وسانت لويس فى سهول حوض المسيسيبي ، ويساريس فى قلب حوض باريس . ويمكن أن تمتد فكرة البؤرية الى المسطحات المائية - لاستوائها - حيث نجد جزر هاواي وبؤرة وملقى الطرق الملاحية فى حوض الهادى الشمالى ، وميناء سوبا Suva وبؤرة الملاحة بين جزر البحار الجنوبية .

٢ - المركزية . اما المركزية فهى بمعنى التوسط الهندسى وهى تقترب من البؤرية ، ولكن ليس من الضرورى دائما . ومن الأمثلة مدريد ، والقاهرة التى تتمتع بمركزية واضحة بين الدلتا والمصعيد ، الى جانب عقديتها ، وطنطا التى تتمتع بمركزية فى الدلتا ، وبغداد فى وسط العراق بين الشمال والجنوب .

٤ - الهامشية . وتوضح فكرة المركزية اذا قرنت بنقيضتها الهامشية . فالموقع على هامش اقليم أو اطار نشاط بشرى يعنى قلة الأهمية . فمواقع موانئ الشمال فى اسكندناوه وبريطانيا هامشية بالنسبة لمراكز النشاط البشرى . وموقع حلب فى سوريا بعد العثمانية كان هامشيا متطرفا . ولنلاحظ أن كل مواقع نصف الكرة الجنوبي كاستراليا هى بالضرورة هامشية down under اذا اتخذنا العالم الفعال اطار الاشارة . وموقع كراتشى هامشى جدا فى حوض السند ودولة الباكستان .

٥ - المدخلية . ومع ذلك فليست الهامشية دائما مدعاة الى قلة أهمية الموقع . فهناك المدخلية التى تجعل الموقع بوابة لاقليم صغير أو كبير . وهذا أوضح ما يكون فى الموانئ . مثلا بوينوس آيرس البوابة الى البمبا الغنية ، ونيويورك بوابة « الميدلاند » الأمريكى ، وبالمثل مونتريرول ، بوسطن ، حيلادلفيا ، بولتيمور ، موبيل . نيو اورليانز ، سان فرنسكو ، سياتل .

فانكوفر ، هامبورج ، الهافر ، بورديو ، مرسيليا ، اوسلو ، امستردام ،
جنوه ، الاسكندرية ، وتينتسن وشنغهاي وكانتون في الصين . وفي معظم
هذه الحالات يفتح الظهير نهر أو واد .

ولكن مواقع البوابات ليست قاصرة على الموانى ، وانما تصدق على
الأقاليم الداخلية في اليابس حيث يحدث انقطاع في التربة أو الانتاج ، أى على
جبهات التحام الاقاليم الاقتصادية . فبلغراد من الجنوب وبودابست من
الشمال بوابات لسهل المجر . وتولوز بوابة سهول الجارون وجاسكونى من
ناحية الشرق . وكل مدن حواف الصحراء - السفانا . والصحراء
الاستبس ، هى مواقع بوابات ، وتعبير « موانى الصحراء » ، يرقد تحته هذا
المفهوم .

٦ - البينية . اما المواقع البينية فهى مواقع تالية أو تابعة . وقد
لا يكون لها فى ذاتها قيمة كبرى ولكن وقوعها على مرحلة بين موقعين هامين
يمنحها اهمية معينة ، فهى اقرب الى فكرة التباعد منها الى الموقع بالمعنى
الصحيح . ويمثل توماس لها بأمثلة تبدو عادة مواقع استراتيجية ممتازة
مثل سنغافوره على عنق الزجاجة بين الهادى والهندي وآسيا واستراليا ،
ومثل دمشق البينية منذ فجر التاريخ بين ساحل فينيقيا وبلاد النهرين ، ومثل
موانى التوصيل *entrepôt, transshipment* مثل هونج كونج وروتردام
ولندن ! . وهذا التمثيل يدل على عنصر النسبية فى تشخيص وتصنيف أنواع
المواقع وذلك بحسب اطار الاشارة المساحى المقصود . فمن الأصوب أن
نذكر لندن كموقع مدخلى أو عقدى قبل أن تكون موقعا بينيا . وربما كانت
المدن الأصغر اسلم وأدق كأمثلة للمواقع البينية : مثل بنر - - - - -
وأسيوط بين عقدي القاهرة وقنا فى صعيد مصر .

ضوابط الموقع

لما كان موقع المدينة يتحدد بتفاعل علاقات الحركة فى اطار مساحى ،
تقمن الممكن تلخيص هذه الضوابط فى ثلاثة : اللاندسكيپ الطبيعى ، ووسائل
النقل ، واطار الاشارة المساحى . وواضح أنها تتداخل وتؤثر فى بعضها
البعض ، فلا يمكن عزل خطوط الحركة والنقل عن توجيه مظاهر السطح ،
والاطار المساحى يتأثر بطريق المواصلات من الخارج ، ولكنه فى نفس الوقت
يؤثر فى قيمة هذه الطرق فى الداخل . ومع ذلك فيحسن دراسة كل على حدة .
ومن المهم أن كل ضابط منها يحدث حين يحدث ، لا كظاهرة رقعية منفردة
منعزلة ، وانما عادة على نطاق اقليمى او شبه اقليمى متصل ، مما يخلق
سلسلة متعددة الحلقات او عائلة متتالية من المواقع . وبمعنى آخر تؤدي
دراسة الموقع الى فكرة « الخطوط المدنية lignes urbaines » ، وهى
فكرة خصبة تساعد على اثراء جغرافية المدن كما يوضح سور . ومن المهم
أن تصنف المواقع بحسب ضوابطها الى فئات واضحة بشرط أن تكون دلالتها
وظيفية فعلا لا مجرد اتفاق . وهذا هو السبب فى نقد ديكنسون لدراسة
تيلور « المدن الأنهار » تحت عنوان واحد وكفئة واحدة ، بينما هى تجمع بين
« مدن مختلفة اختلاف فينا ونيواورليانز وبرن فقط لأنها تقع على أنهار » .

كذلك ينبغى أن نستدرك ، فليس معنى الكلام عن الضوابط الطبيعية
القول بالحثم الجغرافى للموقع . فربما كانت المدن ، كأكبر اعمال الانسان
الاصطناعية ، أبعد ما تكون عن الحثم الجغرافى . ومنذ وقت مبكر ١٩٠٣
حين كانت جغرافية المدن لا زالت فى مرحلة النشأة كان من المقرر أن :

«Geography however can only recommend a site ; if there
are not men capable of using it .. she speaks in vain.»

بأنه فيما يختص بأقدار المدن ومسايرها :

«All that geography can do is to point out generally the conditions which tell for or against their chances of growing to importance»

بل « ان هناك بعض مدن وقعت كما لو كان في تحد سافر للظروف الجغرافية » . وفي المدن البدائل في ذاتها دليل على سعة مدى حرية الانسان في اختيار الموقع . بل ويذهب البعض الى حد القول بأن الانسان اذا اراد يمكنه ان يبني مدينة في أى مكان تقريبا . ولكن ربما كان الاحجى أن نقول أنه في معظم الحالات يقدم الموقع الطبيعى المنتخب مزايا ومثالب ، مع رجحان كفة الأولى عادة . وحتى قوله رائد مدرسة الحرية لا بلاش أصبحت في حاجة الى التهذيب ، فهو يقول :

«Nature proposes the site, and man organises it in such a way that it meets his needs and wants».

ولكن النقاد يعدلون بها الى :

«Man chooses the site as proposed by nature and then organises it in such a way ... etc.»

الاندسكيب الطبيعى

يؤثر تركيب سطح الاقليم تأثيرا بعيد المدى على طرق المواصلات ، ومن ثم يمنح لمواقع معينة صفة العقدية ، فيتحدد بالتالى مستقبل وحجم المدينة . وكلما كان تحديد الأرض lineaments قويا مضاعفا ، كلما كانت العقدية أكمل . ويمكننا أن نعرض لثلاثة من عناصر الاندسكيب : الأنهار والمسطحات المائية والجبال .

١ - الأنهار . لما كان النقل المائى طويلا أهم وسائل الحركة حتى قريب ، فان الأنهار كانت دساليز الحركة والتوغل الطبيعية . وكانت أهميتها

مضاعفة فى البلاد الجديدة حيث لا توجد وسائل أخرى « جاهزة » . لهذا جذبت الأنهار المدن وتعاقبت عليها المواقع الجيدة « كبرادة الحديد على قضيب مغنطيسى » . وربما كان النهر لا يقل أهمية عن مجرى النهر نفسه فى هذا الصدد . ويمكن أن نميز ستة أنواع من مواقع الأودية والأنهار .

١ - مواقع رؤوس الملاحة tête de navigation fluviale . عند أعالي النهر حيث ينبغى تغيير وسيلة المواصلات من السفينة الى الأرض . transshipment . وهذا ما قامت به ليل أصلا ، وما يميز سان بول حاليا على رأس ملاحه الميسى .

ب - مواقع المصببات . ثم هناك على النهاية مواقع المصببات م ولما كانت هى همزة الوصل بين المحيط واليابس ، فقد أحرزت أهميات بالغة منذ البداية دائما ، لاسيما حيث كانت المصببات مدببه تمكن لتوغل الملاحة المحيطية الى أبعد حد ممكن فى النهر . وهنا كانت رؤوس الخلجان المصببة . estuary-heads أكثر أهمية وجاذبية من مصابها estuary-mouths . لا سيما قبل تضخم غواطس السفن فى العصر الحديث . وعند رأس المصبب الخليجى كان يتحدد الموقع بالجسر الذى يعين أوطى معبر أرضى ، ومن ثم تتجمع اليه كل الطرق البرية لعبور النهر . مثال هذا جلاسجو ونيو كاسل وروان ، وأنفرس على رأس ملاحه الشلد ، ولكن أولا لندن حيث يقول ماكيندر : « London Bridge is the pith and cause of London »

فمواقع مصبات الأنهار من أهم وأشيع المواقع ، ومع ذلك فهناك قطاعات كثيرة من الأنهار محرومة من المدن : كالمجرى الأدنى للدانوب ، وبعض قطاعات من الراين والمساءون والمبو .

ج - مواقع المراحل villes d'étape أى مواقع بينية على الطريق النهري اذا طال . وهنا تحاول هذه المواقع أن تفيد من الانشاءات « والأكواع »

البارزة في المجرى حيث تتحقق عقدية ثانوية مائية — أرضية ، كما كان شأن أورليان حتى القرن الماضي وبراتسلافا حتى اليوم .

د — ملاقى الأنهار confluence towns (القرن فى السودان) ، وهى مواقع لعقديات أو بؤريات بسيطة أو مركبة عديدة الأذرع . ومن العبث التمثيل ، لأنها من أشيع وأقدم المواقع . ولكن المهم كما يلاحظ سميلز أن مدينة القرن تعبير قد يكون مطاطا غير واضح ، ولابد أن نتأكد أن المدينة تستمد وظيفتها ومبرر وجودها فعلا من هذا الموقع .

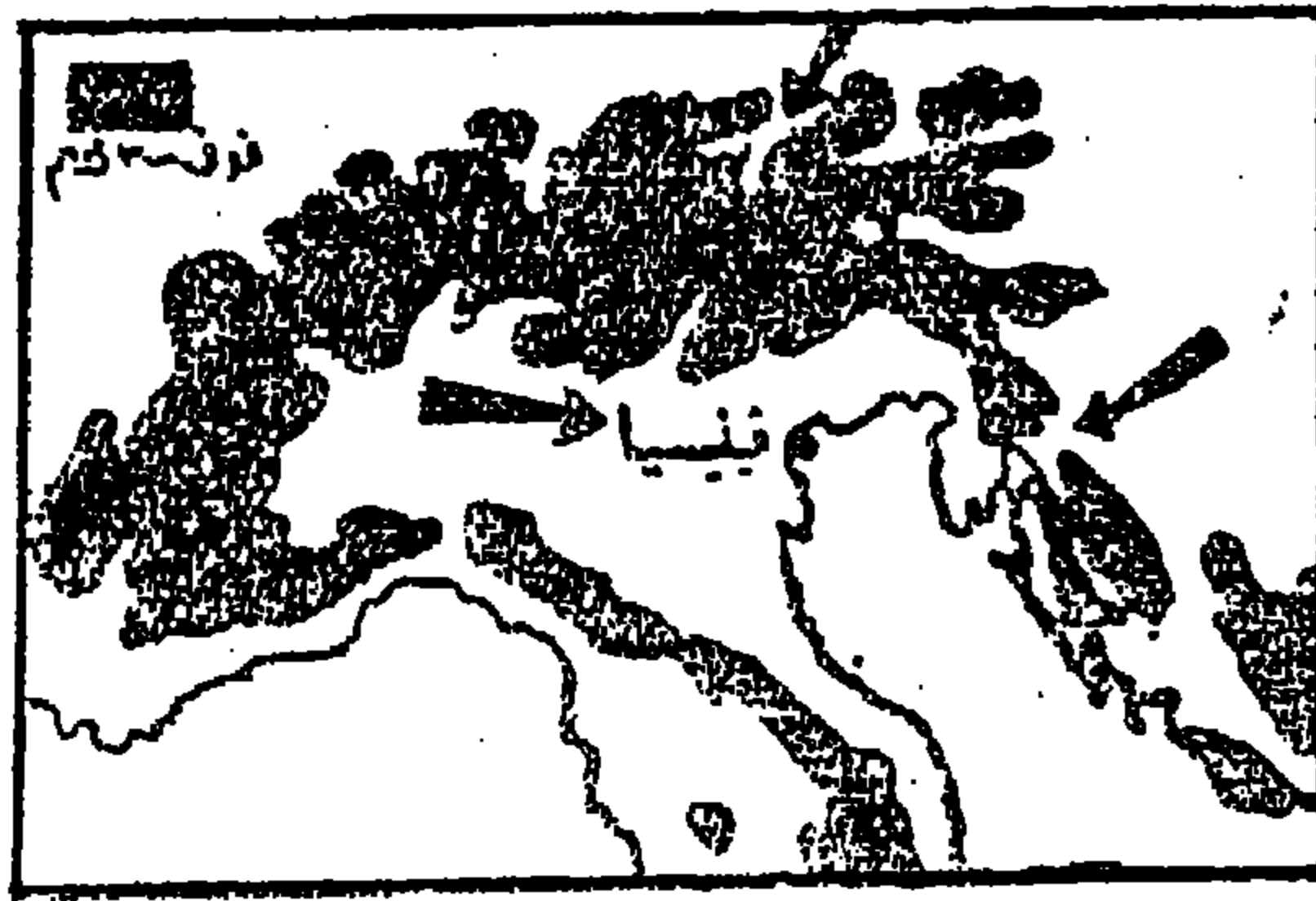
هـ — مواقع المعابر . سواء مدن الجسور ville de pont ، أو مدن المخاضات fords والمضاحل shallows . وتتوفر مواقع الجسور حيث يضيق النهر أو يختنق ويسهل العبور : المعادى والجيزة كما تدل أسماؤهما ، أو حيث تتراعى جزيرة عبر المجرى : باريس . أما المخاضات فكانت قبل عصر فن الجسور والكبارى تمثل مواقع شديدة الأهمية للعبور ، ولما كانت قليلة الحدوث فإن الطريق البرية كانت تتلقفها فتتقفاها لتلتقى عندها : فكان مركب الطريق — المخاضة street-ford هو المركب الموقعى الشائع الذى أعطى مدن « ستراتفورد Stratford » (= street-ford) . ولا زال فى إنجلترا ١٨ مدينة تحمل اسم ستراتفورد ، ليست أهمها ولكن ربما أشهرها ستراتفورد — أون — أفون شكسبير . ولقد بدأت لندن كمدينة ستراتفورد ولكنها تفردت بميزة أوطى مخاضة ، فجمعت بين أكثر من صفة موقعية .

وموقع الشلال . من « يشل » ، وموقع الجندل الذى « يجندل » ، حركة الملاحة المستمرة فى النهر ويمثل انقطاعا نقليا ، فتظهر المدينة أمامه وخلفه للاستعاضة بالنقل البرى فى قطاعه ، مثلا أسوان ، منيا بوليس عند شلال سان أنطوان . أما المثل الكلاسيكى لثنائيات مدن الشلال ففى الكنفو

برازافيل - كينشاسا • ومع توليد الكهرباء والقوة أصبحت المشلات مواقع
للمدن بدرجة مضاعفة •

٢ - المسطحات المائية • هي سواحل البحار والمحيطات على هوامش
اليابس أو البحيرات داخله •

١ - المواقع الساحلية • السواحل البحرية كجبهة التحام وخط انقطاع
بين عنصرين هي من أهم وأقدم مواقع المدن • وكل موانئ العالم هي نتاج
هذا النوع من المواقع • ولكن قيم هذه المواقع تتفاوت جدا بحسب توجيه
اللانديسكيب في الظهير • فحيث يمثل الموقع تقاطعا مع نهر أو فتحة جبلية
خلفية ، يتحدد المسرح لمدينة هامة • ومن ثم فمعظم مواقع الموانئ البحرية
هي موانئ نهريّة أيضا • فمثلا بوسطن وبروفيدنس وفيلادلفيا تشترك في
المواقع مع نيويورك في إطار الموقع العام على جبهة التحام الميدلاند الأمريكي
ببحيرة الأطلسي التجارية ، ولكن تفوق نيويورك يرجع الى تفرداها بالبوابة
الوحيدة المباشرة : وادي الهدسن - الموهوك • ولو كان وادي الهدسن
يجرى نحو الشرق بدل الجنوب من أولبني ، فلربما كانت بوسطن
لا نيويورك أعظم مدن الولايات المتحدة •



شكل ١٥ - موقع البندقية

ب - المواقع البحرية • أما المواقع البحرية فهي أيضا حواجز وعقبات ، وبالتالي انقطاع للنقل من الماء الى الأرض ، وتتحدد عادة على نهايات وأطراف البحيرة أو على تعرجاتها وخلجانها الرئيسية لأن في هذه النقط تركزا أكثر • ومدن البحيرات الألبية (كومو - بللينزونا - لوكارنو - لوجانو - زيوريخ - لوسرن - جنيف - مونتريه - تين Thun - برينز Brienz) والأمريكية (دولوث - سولت ميرى - دترويت - توليدو - بفلو - هاملتون) خيرمثال • ولكن شيكاجو بالذات هي المثل الكلاسيكى ، فبروز نهاية بحيرة متشجن واعتراضها كعقبة لمحور الحركة بين الشرق والغرب الأمريكى جعل منها موقعا عقديا لا بديل له • وحكم المستنقعات يشبه حكم البحيرات في هذا الصدد •

٣ - الجبال • كانت الجبال اقوى عقبات تفرض الانقطاع في الحركة فتتحكم بقوة في توقييع المدن ، لا سيما أنها ليست انقطاعا تضاريسيا فحسب ، بل هي كجبهة المتحام بين اقتصاد السهل والجبل المتباينين تعد انقطاعا انتاجيا أيضا ، وعلى الأرجح أيضا بين تراكيب جيولوجية متنافرة • فيضعها لا بلاش « قاذونا عاما أن الحالات البشرية تفضل انتخاب خطوط الالتقاء بين التكاوين الجيولوجية المختلفة أى البروزات outcrops » . ويعلق ايست : « ومن المغرى أن نستنتج أن مبرر وجود مثل هذه المدن هو محمول ضمنا في هذه الحقيقة الجغرافية » • ولكن ربما كانت هذه طريقة ضيقة نوعا للتعبير عن العلاقة •

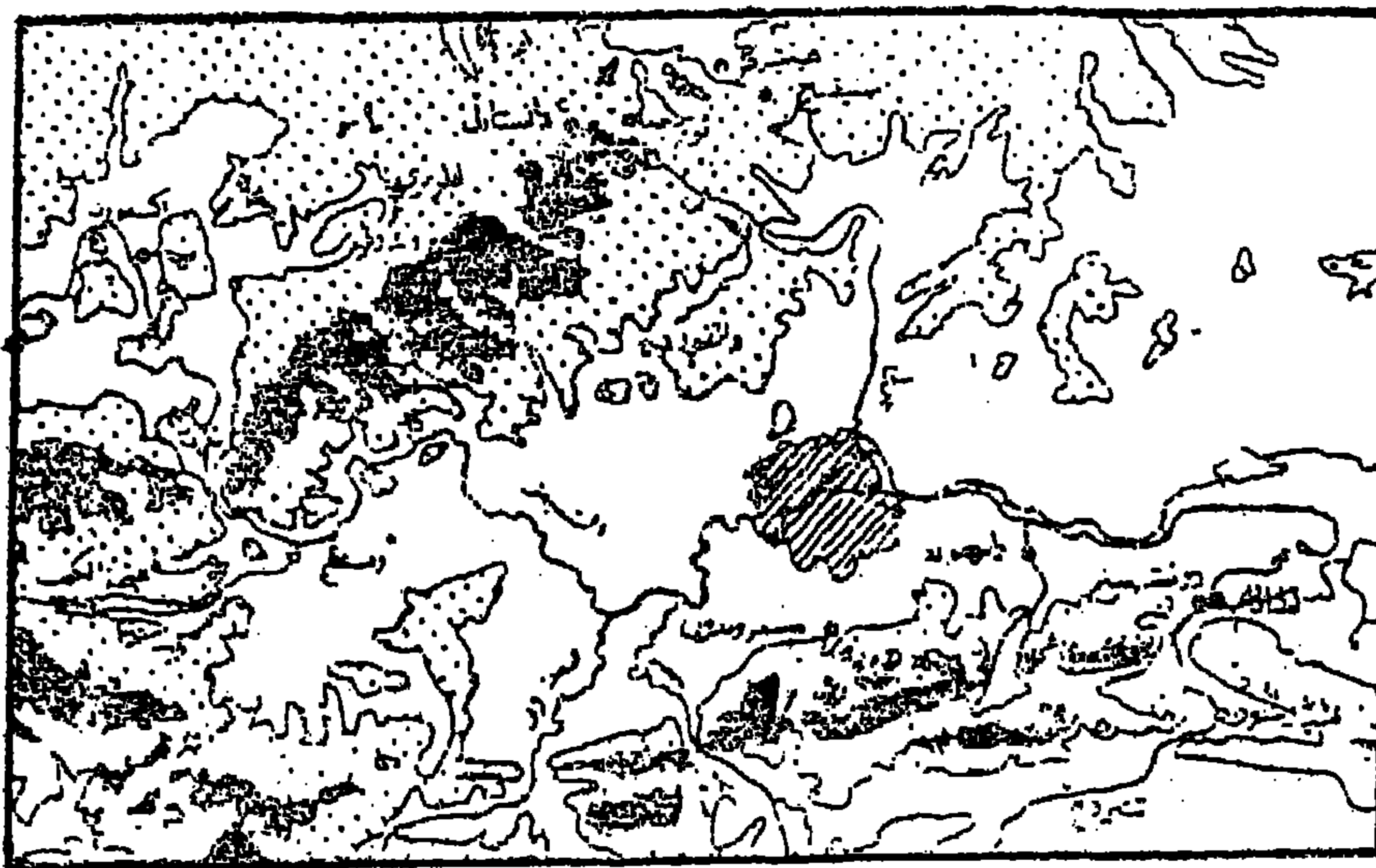
ومع ذلك فالتقاء الجبهات المتباينة لا يمكن الا أن ينتج ، رد فعل جغرافيا geog. reaction « في صورة نمو السكنى والمدن ، كما في مدن ، « خط المرتفعات » في اسكتلندا Highland line ، واقدام الألب ، وخط الينابيع Fontanili line في شمال ايطاليا ، وخط السقوط في

أمريكا الشمالية • ولكن المهم أنه يكون قلبا مضحكا حقا للحقيقة إذا ادعينا أن السكنى والمدن تقوم في مثل تلك المواقع فقط • على أن النمط متكرر متواتر بصورة لها مغزى لاشك فيه • وقد ميز سور في تحديد ثاقب بين ثلاث فئات من المواقع الجبلية : مواقع داخل الجبال ، ومواقع اقدام الجبال ، ومواقع مقدمات الجبال •

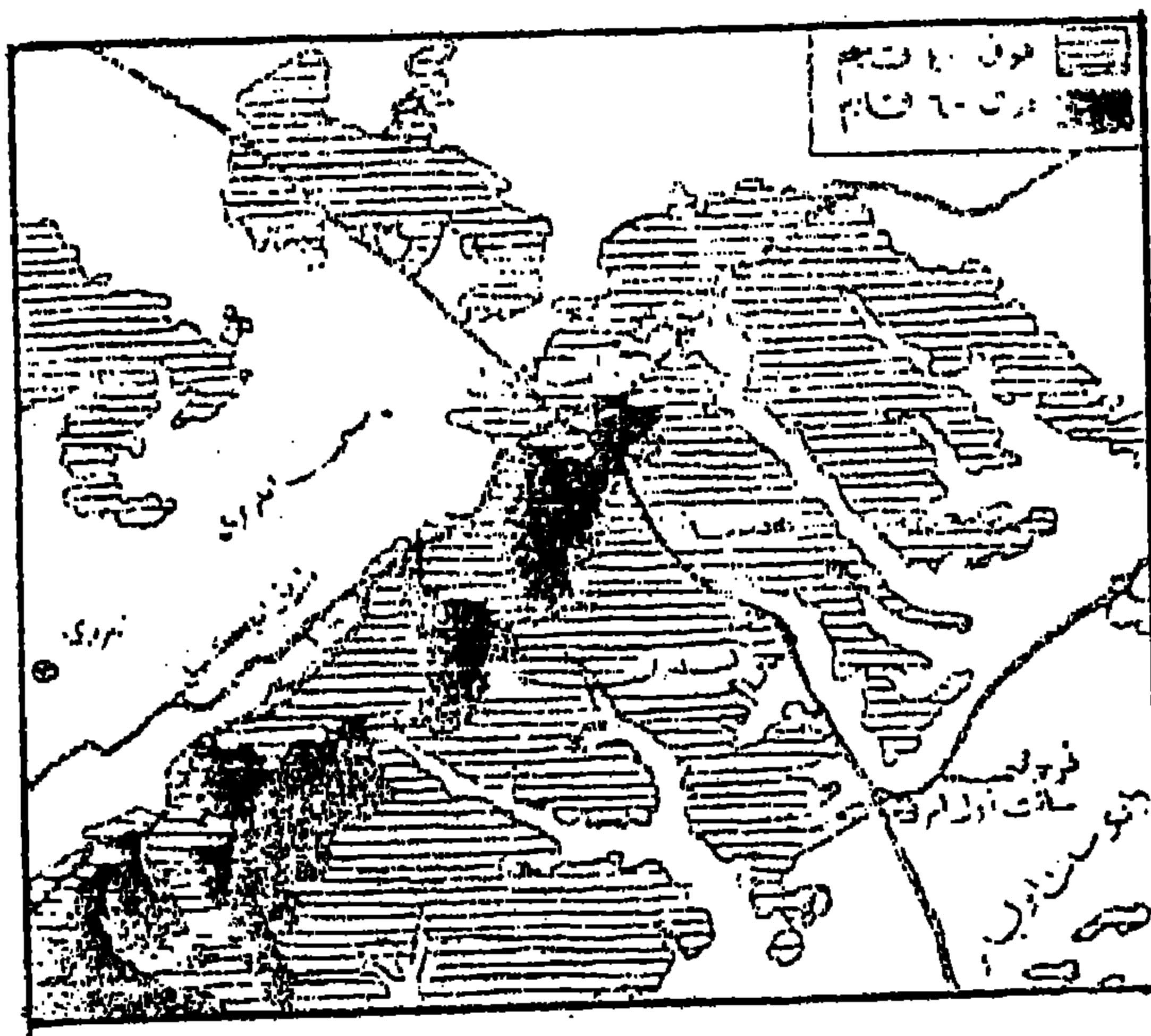
١- مواقع داخل الجبال intramontane situations • وقد تحتل هذه المواقع مدن صغيرة الحجم ، ولكن وظيفتها مدنية بدون شك • ومعظم هذه المواقع يتحدد في الأودية الجبلية الرئيسية الطولية أو العرضية التي تمثل خطوط الحركة والتي تتوافر فيها المواضع المدنية الملائمة التي مهدها فعل المياه الجارية أو الثلجات • وأهمها بطبيعة الحال مواقع التقاء الأودية الطولية بالعرضية • مثال ذلك انسبروك وجرينوبل ، فكل منهما مدينة جسر ومفرق طرق ونقط مراحل ، وهما أمثل أمثلة للمدن الالبية الحقة • وفي الأبنين تتنضد المواقع بحسب محور الجبال العام •

وفي أمريكا الجنوبية نشأت مدن طلائع الأنديز preandine الأرجنتينية الثلاث ، توكومان وسالتا وجوجوى ، أصلا كمراحل على الطريق الكبير من اللابلاتا الى ليما • وقد تكون الكتلة الجبلية غير منتظمة كبضاب المكسيك البركانية فتغطى بسلسلة من المنخفضات الصحية الرخية ، فبمجرد أن يهبط خط حديدى من استيس الأناهواك Anahuac ليعبرها تظهر المواقع المدنية : أوريزابا ، جالابا Jalapa ، مونتري • هذه أيضا قصة سرينجار عاصمة كشمير على الطريق بين البنجاف وآسيا الوسطى وسولونا Sulmona في الأبنين على طرق وسط ايطاليا •

مثال آخر على نطاق صغير : بين الكتل القديمة في غرب أوروبا تقوم أحواض رسوبية ، تتجول حوافها الى حلقات من المواقع المدنية التي تمثل



شکل ۱۶ - مواقع فتحات حوض لندن (عن ستامپ)



شكل ١٧ - مواقع الفتحات الهوائية في حواف حوض لندن
(عن ايسست)

العلاقة بين انتاج الحوض والحافة الهضبية : كأحواض سوابيا • باريس ،
لندي • فمثلا من ناحية تلال تشيلترن تتابع المدن فى الفتحات التابعة.

: consequent

Trowbridge, Royston. Wallingford, Dunstable, Luton,
Hitchin, Swindon

فمثلا دنستابر تقع فى فتحة هوائية wind gap تقدم طريقا متدرجا من
الحوض فى الجنوب الى الميدلاندز فى الشمال كان يخطه قديما طريق وائلنج •
وتتكرر مواقع الفتحات الهوائية فى حواف الجنوبية فى النورث
والسوٲ داونز : مثلا دور كنچ ، جيلفورد ، أورندل Lewes ، كانتربرى •
وما نراه فى حوض لندن يتكرر فى جبهة الجوار - سوابيا •

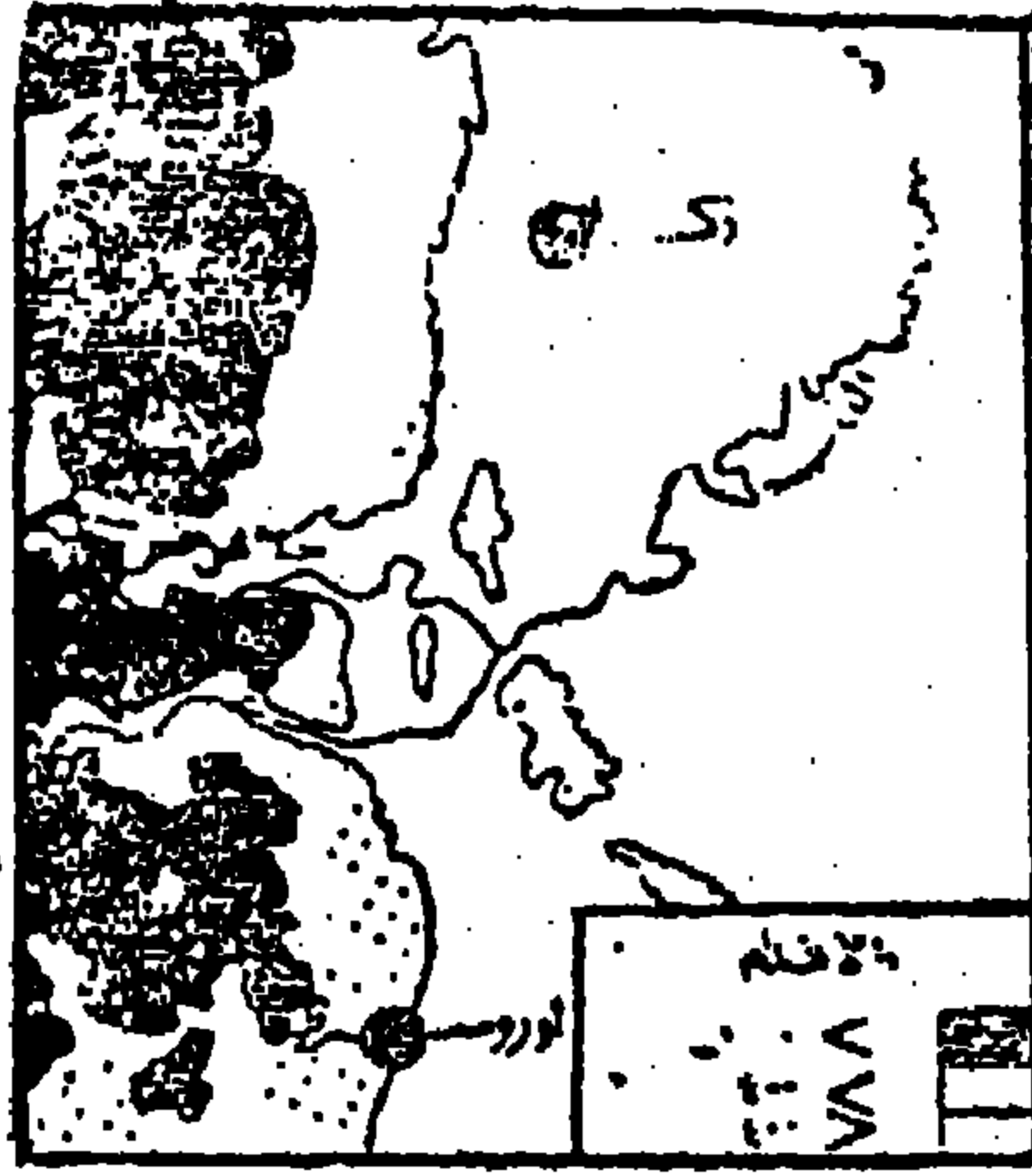
أما حوض باريس فحالة كلاسيكية : فهذا الحوض يتركب من مجموعة
من طبقات رسوبية مختلفة التكاوين ، مقصرة حلقية مركزها باريس بحيث
أن كل حلقة داخلية فيها أصغر مساحة وأوطأ من الخارجية ، أى كطاقم من
الطباق الطباقية nest of saucers • ونظرا لتفاوت قوة التعرية
بحسب تفاوت نوع التكوينات ، فقد أصبحت كل حلقة تشكّل رصيفا تركيبيا
structural platform أطرافه الخارجية تمثل حافة (كوستا)
منحدرة ، وأصبح الدخول الى حوض الحلقة محدودا بالفتحات التى يمكن
أن تشقها الأنهار فى هذه الحواف • ولما كانت الأنهار فى الحوض الحلقى
تأخذ نمطا مشعا radial ، فقد نشأت سلسلة كاملة من حلقات المدن
المتناظرة على هذه المواقع •

ب - مواقع أقدام الجبال أو البيدمونت piedmont • وهذه أهم
فئات المواقع الجبلية وأوسعها انتشارا • وهى تمثل نقط التجمع قبل أو
بعد اجتياز عقبة الجبل ، بحيث ترسم كل منها رأس شبكة أو حزمة مزوحيّة
من طرق السهل المجاور • وتتحدد المواقع على خط البيدمونت حيث يتقاطع

مع مصبات الأودية أو الفتحات الجبلية أى حيث المواقع الاستراتيجية للفتحات والمرات gap—towns pass—cities وحيث تتحقق القيمة الفعلية لجبهة الالتحام الاقتصادية ، وحيث تتوافر فى الكوة الجبلية والمدرجات الركامية والأحواض البحيرية مواضع ممتازة للمدن غنية بالتربة الرسوبية المنقولة والمياه النقية وامكانيات توليد القوى الكهربائية فالصناعة .

هكذا نجد خط مدن بيدمونت الأبنين الشهير حيث يتتبع طريق اميليا Via Aemilia اقدام السلسلة من Taro الى Plaisance ، وتحدد المدن عند فوهات الأنهار والجداول الجبلية الصغيرة : فاينزا Faenza . عند مصب Lomone ، وبولونيا عند مصب الرينو Reno ، بأرما عند مصب التارو Taro . وبالمثل على طول اقدام الكتل القديمة فى جنوب ألمانيا من الراين حتى سيليزيا العليا : طريق هلفج Hellweg الشهير . مثل آخر : هوامش الوادى الأوسط فى اسكتلندا حيث يتمارس مع « الهایلاندز » Highlands ومع « الأبلاندز » الجنوبية S. Uplands . وعلى طول حواف ويلز قرب اتصال هضبة ويلز بالسهول ، أى رعى الماشية بالزراعة ، خط مدنى أهم نقطة ركسام Wrexham ، أوزوسترى Oswesry وهناك مدن الأسواق العديدة التى تحيط بأقدام هضبة دارتمور المرتفعة ، وبضلعى سلسلة البنين مثل ليدز وويكفيلد ومانشستر . والأنهار التى تحدد هذه المواقع لا قيمة لها ملاحيا ولكن أوديتها تقدم طريقا متدرجا الى الهضبة . مثل فى وسط آخر : مدن حواف تاريم الصحراوية : كشجر ، يرقند ، خوتان ، تشرتشن ، أكسو Aksu التى تحدد وتعتمد على جداول الحافة القصيرة فى وسط تاكلما كان الجاف .

وإذا كانت المنطقة الجبلية كالجزيرة ، فان الخط يزدوج من الجانبين كما فى الألب : شمالا فى سويسرا وجنوبا فى إيطاليا ، حيث ترسم سلسلة



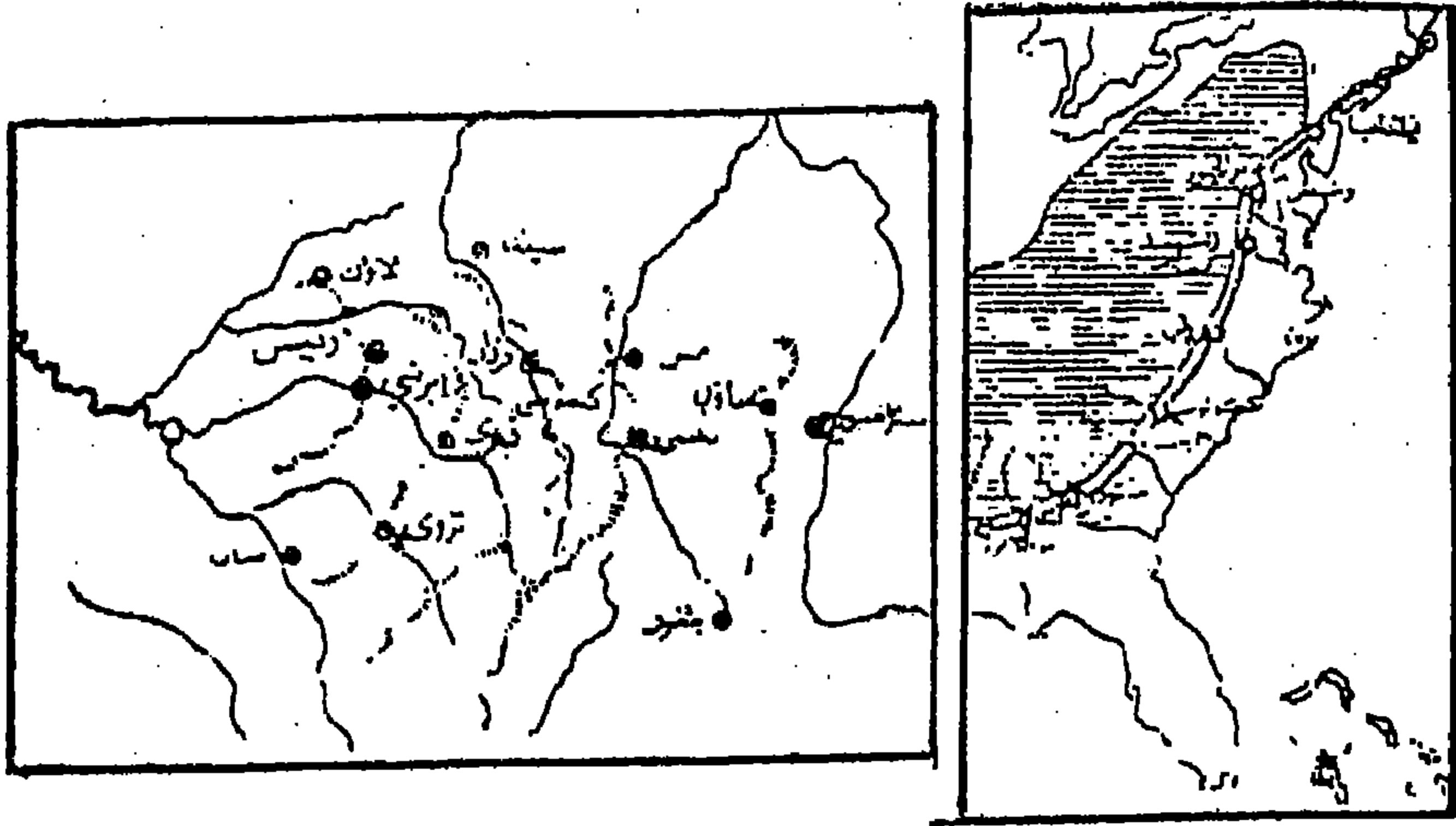
شكل ١٨ - مدن أقدام هضبة ويلز

المدن شكل حدوة الحصان - بينما تقل المدن بوضوح على نهر البو في وسطها نظرا لأخطار فيضانه . وقد تكون المنطقة الجبلية على شكل دائري ، خاصة في حالة الجبال البركانية فيأخذ نمط مدن الأقدام صورة حلقة . مثلا كانتال في هضبة فرنسا الوسطى ، جبل بركاني تعرض للتعرية طويلا ، وتحولت ضلوعه الى مروحة متشعبة من الأودية العميقة أهم خصائصها ذلك النمط المشع ، فقامت حلقة من المدن عند الأقدام عند نهايات الأودية : سان فلور ، فقامت حلقة من المدن عند الأقدام عند نهايات الأودية : سان فلور ، Aurillac ، Saint Cernin ، Salins ، Murat ، Saint Flour ، أورياك ، Aurillac

هذا وإذا جاورت السلسلة الجبلية الماء ، تحول خط البيدمونت الى خط السقوط fall-line ، أي أصبحت مواقع البيدمونت مواقع بحرية أيضا . والمثل الرئيسى هو « خط السقوط » على طول بيدمونت الأبلش . فأنهار الساحل الشرقى النابعة من الأبلش تمتاز على هضبة بيدمونت بمجار ضيقة ضحلة سريعة مقطعة بالاندفاعات وذلك لأن صخور الهضبة بلورية قديمة صلبة ، بينما هي تمتاز بأودية عريضة عميقة وحركة هادئة في السهل الساحلى لأن رواسبه حديثة لينة ، ولهذا تغزوها مياه المد حتى أقدام الهضبة ، التى تمثل لذلك انقطاعا فجائيا فى مجرى النهر وتحدد

أوطى شلال فيه ، ومن ثم تعين موقعا مدنيا حيويا : ميناء نهريا - محيطيا ،
خليجيا مديا تصله السفن المحيطية ، ومحطة للقوى المائية والصناعة ،
وفتحة جبلية ساحلية . ومجموع هذه النقاط يمثل خط السقوط ترنتون -
فيلادلفيا - أوجستا - ميكون - كولومبس - مونتجرى .

شكل ١٩ - مدن خط السقوط (عن جونز وبرايان)



شكل ٢٠ - مواقع فتحات حوض باريس

ج - مواقع مقدمات الجبال . على مسافة من الجبهة الجبلية تقوم
مدن طلائع أو مقدمات الجبل ، مدن أمهات metropoles تمثل القواعد
الأساسية في عبور العائق . ولولا العائق الجبلي ، لما اكتسبت هذه المواقع
أهميتها . فهي الرؤوس النهائية لكل شبكة الطرق الآتية من ، أو الزاهبة
الى ، السلسلة الجبلية . وهي القواعد الرئيسية لتكامل اقتصاد السهل
والجبل .

والأمثلة عديدة : تولوز من مدن الجارون ، ولكنها لا تنفصل عن
البرانس في الماضي والحاضر . وبالمثل مدينة بو E'au . والى الشمال
من الألب : ليون ، برن ، ميونيخ ، والى الجنوب : تورينو ، ميلانو ،
البندقية . وميلانو بوجه خاص هي « عاصمة » الألب : مجمع كل مروحة

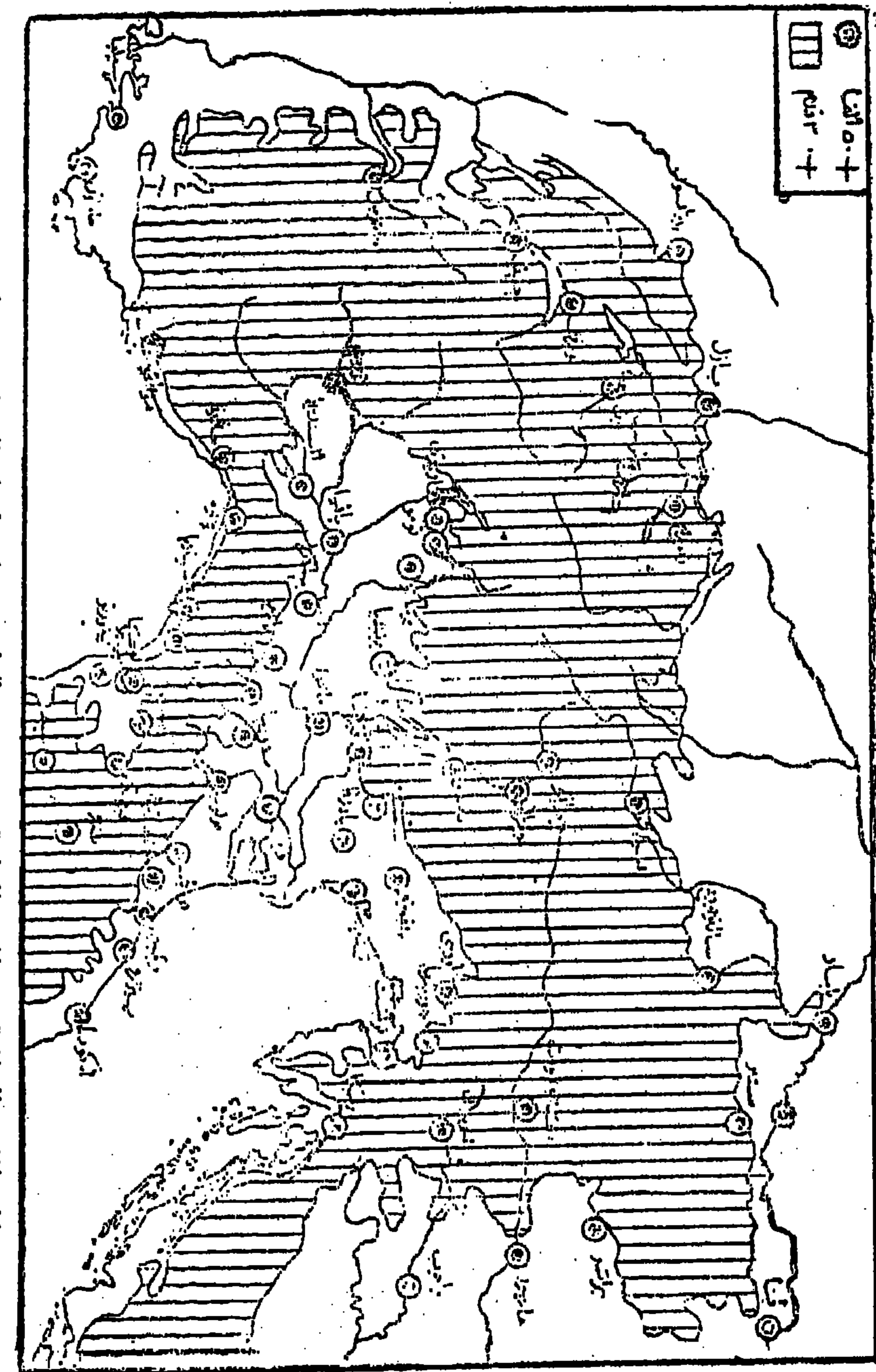
الطرق الآتية عبر ممرات الألب ابتداء من مونت روزا الى برنيننا Bernina ،
بما فى ذلك سمبلون ، سان جوتار ، شبلينجن Splügen ، البولا Albula ،
ستلفيو Stelvio ! وبنضل وقوعها عند قمة المروحة فانها لم تتأثر
بتحركات الأهمية فى المواصلات مع الأنفاق والممرات الجديدة . ويلخص
نجاح سرقها الدولية أهمية موقعها هذا . نفس الدور تلعبه مكناس وفاس
آزاء أطلس الوسطى ، ومراكش أمام أطلس الكبير . وبالمثل تفليس ،
اصفهان ، قندهار ، بشاور .

وإذا كانت مدن مقدمات الجبال قاعدة عامة ، فاننا ينبغى ان نقابلها
من ناحيتى الجبل : من خلف ومن قدام . بمعنى آخر ينبغى ان نتنظر أزواجا
متناظرة من هذه المواقع على ضلعى السلسلة . ومن قبل لاحظ لابلاش ان
« تيرنوفو الى الشمال من جبال البلقان تقابل كزان ليك كما تتناظر
Vladikavkaz (بلاد القوقاز) تفليس » . وبالمثل فى كل السلاسل
العظمى . ولا شك ان بين هذه الذلائر المدنية الجبلية علاقات وروابط معينة
(شكل ٢١) .

وسائل النقل والمواصلات

١ - المدينة والطريق . لا شك ان وسائل الحركة هى العامل المباشر
الموجب الذى يحدد توقيع المدن وكان من الممكن ان ندرس آثار اللاندسكيپ
كجزء من دراسة النقل ، الا أن النقل يتأثر الى حد بعيد بتوجيه اللاندسكيپ
الذى هو العامل النهائى غير المباشر فى ضبط الموقع ، ولهذا نعالج النقل
كضابط أصيل فى ذاته . فنجد أن العلاقة بين النقل والموقع وثيقة جدا ، حتى
لتقترب جغرافية النقل من جغرافية المدن اقترابا شديدا ، بل يمكن القول
ان جغرافية المدن هى جغرافية النقل « ترقفت » ووصلت الى منتباها ،
بينما ان جغرافية المدن هى القمة النهائية لجغرافية النقل .

فالنقل هو الطريق ، والطريق خط يصبح حين يتوقف وينقطع نقطة هى



شكل ٢١ - العلاقة بين المدن البهامة (+ ٥٠ ألفا) ومواقع أقدام الجبال في الألب . لاحظ أن مواقع داخل الجبال قاصرة على الأودية ونهايات البحيرات الألبية

المدينة ، بينما أن المدينة نقطة حين تتعدد وتتصل تصبح خطا هو الطريق .
ولهذا أصر الجغرافيون منذ كول Kohl (١٨٤١) على العلاقة الوثيقة .
بين هذا الثنائى الخالد : الطريق - المدينة ، فليس لدينا صنفان بل صنوان .
وقد نبأخ فى ذلك أحيانا كما ينبه لابلاش ، ومع ذلك فهو صاحب القولة
المشهورة : « أن الطرق صنعت المدن Les routes ont fait les villes » .
ومن قبل وجد راتزل أن المدن مرتبطة ارتباطا حيويا بالطريق . كما قيل أن
المدن ليست الا عقدا فى شبكات الطرق ، وأنها فى الحقيقة مفارق طرق شبت
عن الطوق « grown-up crossroads » . ذلك أنه لما كانت المدن لا تعتمد على
موارد موضعية بل على علاقات خارجية ، فإن الطرق ببساطة هى الشرايين .
التي تغذيها بالحياة . ولهذا تغلف المدن « نجوم » من الطرق كما يعبر برون ،
وإذا نظرنا الى خريطة كاملة لشبكة الطرق فى الاقليم لبدت كمجموعة
متشابكة من نسيج العنكبوت ، بيوتها المدن .

هكذا اذا كان هيليريلوك Beloc قد قال ان الطريق يمتد فيتحرك .
التاريخ ، فقد قال لابلاش ان الطريق يتحرك فينثر بذور الحياة - البيوت
والدساكر والقرى والمدن ، أى يصبح بحق حاملا جغرافيا . ومع ذلك فيجب
الا ننسى أنه فى المفترات المضطربة التي انعدم فيها الأمن تحولت الطرق الى
ميدان لقطاع الطرق . فتراجعت مدن كثيرة عن الطريق واعتصمت بمواقع
التهاء بعيدة عنها وظلت تكتفى بمراقبته دون أن تنزل اليه . كما فى مدن
منحدرات الرون المحصنة على جانبى طريق دوميشيا Via Domitia .

كذلك ليس من الصواب دائما أن الطرق هى التي تصنع المدن . فمهما
توغلنا فى التاريخ ، فمن الصعب دائما أن نقرر من الذى سبق : الطريق أم
المدينة . فمثلا مدن لا نجدوك وجدت قبل أن يظهر طريق دوميشيا بين فرنسا
وروما . ولا شك أن مدينة بولونيا ظهرت منذ حضارة فيلانوفا Villanova

تقبل ظهور طريق اميليا الـرومانى ، وأحيانا هى المدن التى تدعم وتثبت الطريق بقوتها وجاذبيتها وتحميه من التحولات . فمثلا حلت دولوث محل منافستها سيوبيريور وتوهاربرز وذلك لقربها أكثر من موارد الحديد . بل أن المدينة الصغيرة حين تنجح قد تجذب اليها الطريق وتحولها اليها ، كما فعلت شفيلد . فى البنين بعد نمو الصناعة بها . وهنا نصل الى عكس لمعادلة لا بلاش : فنجد أن « المدن هى التى صنعت الطرق » .

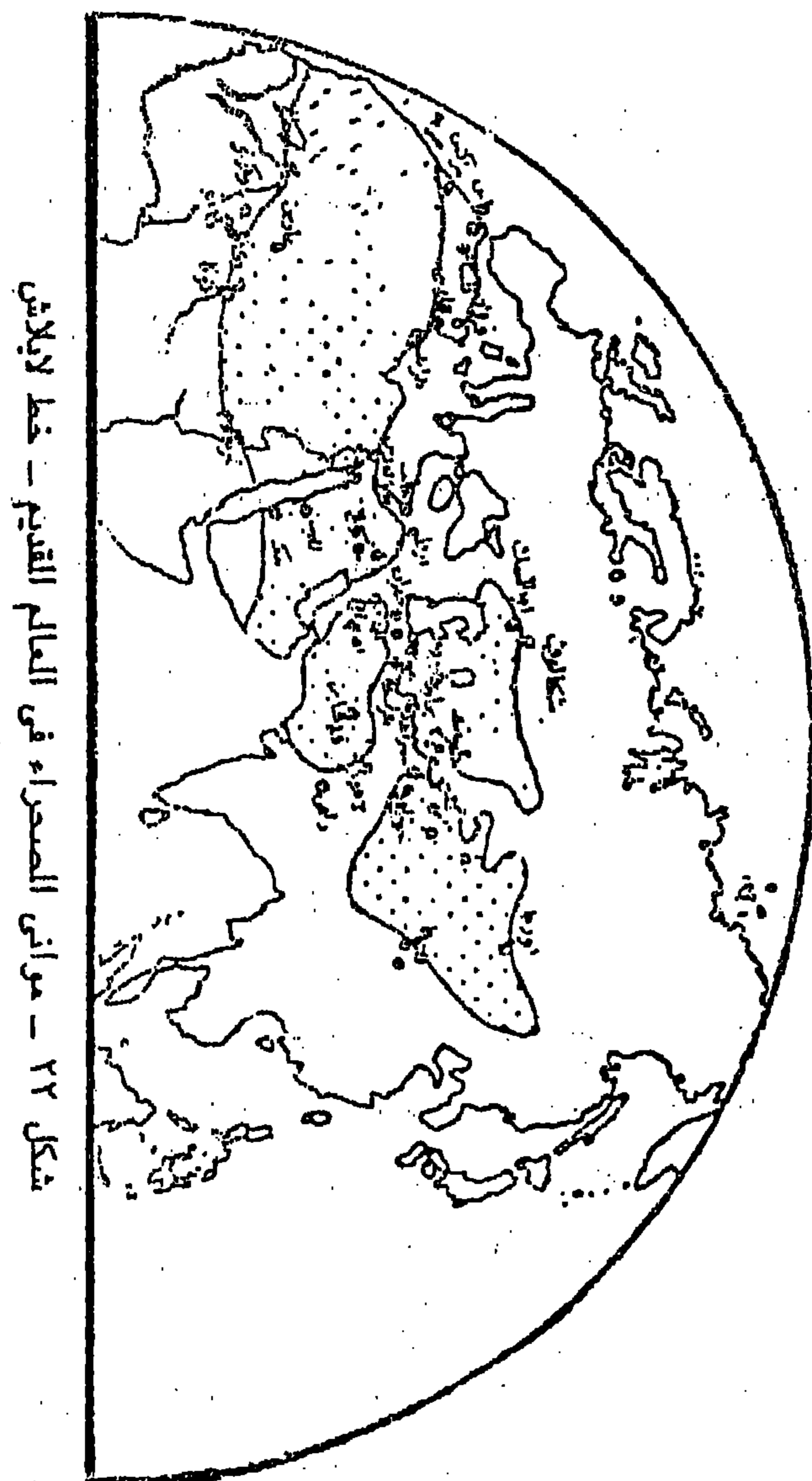
ولعل الأسلم أن نقول أن التفاعل بين الطريق والمدينة متبادل ، وكل منهما فاعل ومفعول به أو بالأحرى مضاف ومضاف اليه . وكما يقول برون :

«La ville crée la route ; à son tour la route crée la ville. ou la recrée, c'est — à — dire la deplace et la deforme.»

هذا وتمتد العلاقة بين الطريق والمدينة من البداية الى النهاية ، فأعمار المدن تستمر طالما استمر الطريق — ولكن لا أكثر . وكل تحول أو اندثار للطريق يعنى ننس المحير للمدينة . « كالمدين المفقودة » مع طرقها جنوب حوض تاريم ، وكتحولات التجارة التاريخية الكبرى .

٢ - مواقع الطرق . تتحدد المواقف على الطرق حيث يحدث انقطاع سواء بمعنى العقبة الجغرافية أو التباين الانتاجى . فأما النوع الاول فهو بعينه مدارسنا مباشرة تحت عنصر اللاندسكيپ . ويمكن هنا أن نعرض لعدة فئات من النوع الثانى : انقطاع التباين الانتاجى .

١ - الصحراء والمزروع . ولا شك أن أهمها هى جبهة التحام الصحراء والاستبس بالمزروع . وليس ابلغ فى التعبير عن هذه الحقيقة من خريطة لا بلاش الشهيرة التى ترسم قوسا هائلا أو حلقة فى قلب العالم القديم تضم نحو ٥٠ مدينة من « موانى الصحراء » ، كلها عائلة موقعية أساسا . وكما تتناظر مدن طلائع الجبال مع بعضها البعض على جانبي السلسلة ،



شكل ٢٢ - موانئ الصحراء في العالم القديم - خط لإبلاش

فكذلك تتناظر هذه الموانى الصحراوية مع بعض عبر الصحراء ، ويحدد هذا التناظر نهايتا خط القوافل الواحد ، الذى يتحدد بدوره بمواقع الواحات التى هى خطى العبور stepping—stones داخل الصحراء . ويلاحظ أن مواقع هوامش الصحراء محفوفة - الى جانب أخطار تحول الطرق - بأخطار غارات البدو ، ومن هنا كثرة المدن المخربة والمفقودة بينها . مثل بالميرا وخرائب قرّة قورم منذ ماركوبولو ، واندثار غانه Ghana فى السودان الغربى .

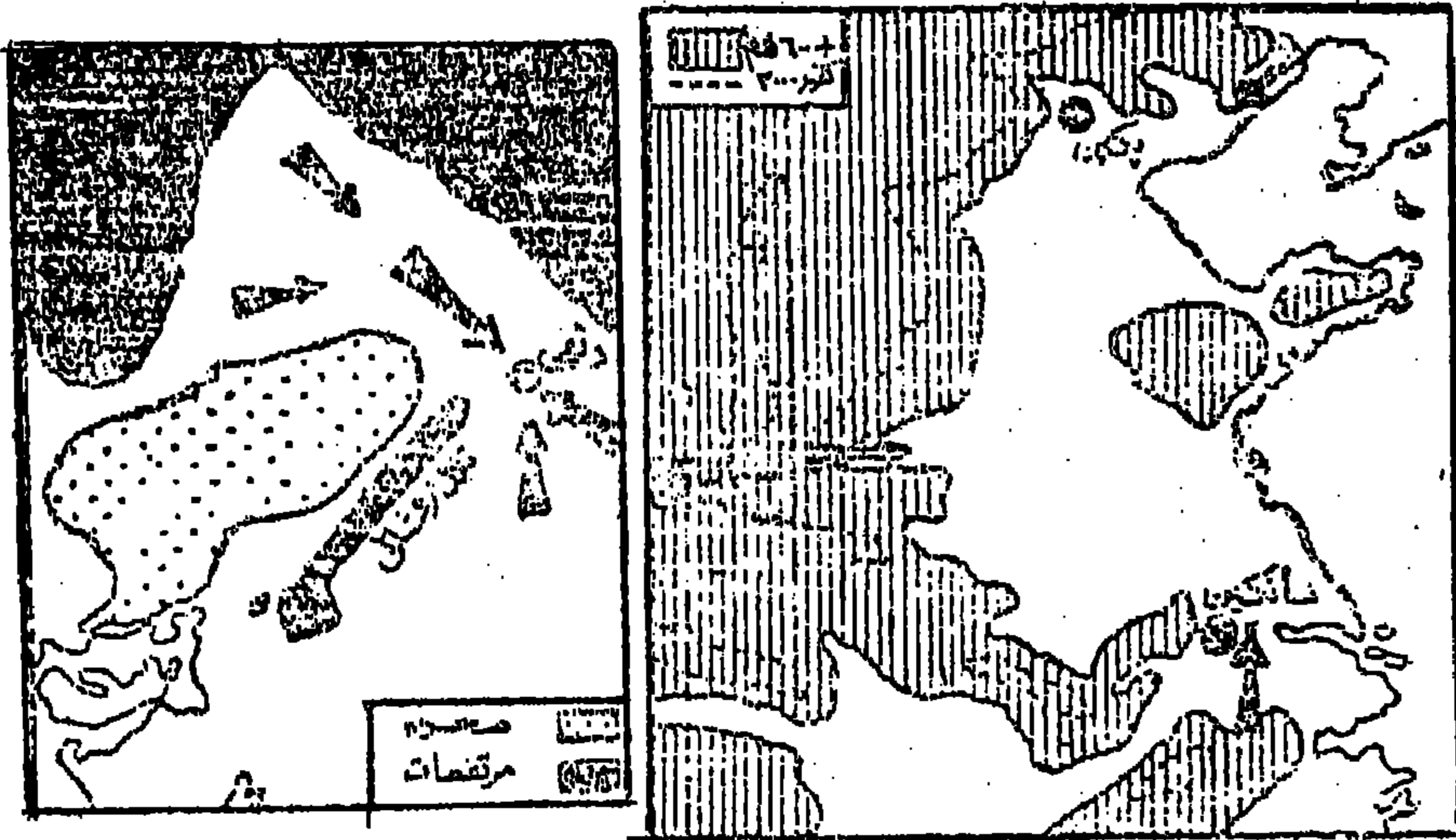
ب - المستنقعات . ومن جبهات التحام الاقاليم الانتاجية هوامش المستنقعات المستصلحة مع المزرع ، ولكنها تكون على نطاق صغير . والفلاندوز مثال على هوامش « البولدر » Polders ومنطقة Houtland فنجد أن مدن Guines ، ايبير Ypres ، Dixmude ، Ghistelle ، Furnes بروج ، كلها تتبع ساحلا قديما ويتحدد دورها بحسب تقدم غزو الاستصلاح للبحر . وهذا أيضا حالة المراكز الزراعية فى الزيدرزى من Medemblick الى Slavoren .

ج - الأنهار . ويمكن أن يحدد جبهات الالتحام بين اقليتين مجار نهريّة ، فيصبح الطريق تابعا للاثنتين : كما على هوامش الكامبين حيث مجارى أنهار Rūppel ، Dyle ، Demer التى كان يتبعها طريق العصور الوسطى بمدنه من آنفرس الى مالىن (مكلين) الى Aerschot . الى Diest الى Hasselt الى ميستر يخت .

د - الاقاليم الزراعية . وقد يكون التحام الاقاليم النباتية او الزراعية هو أساس المواقع . والمواقع أن اثر التقاء الاقاليم ذات المواهب الزراعية المختلفة على ترويق المدن لوحظ من قديم . كحالة مرنبيينه ونيم - مدن « Coustière » - تقوم بين الجاريج من ناحية وسهول الكروم من

الناحية الأخرى • مثال آخر : المدن العديدة على جبهة الالتحام بين Deauce الشهيرة بالحبوب وبين الأقاليم المجاورة التي تكثر فيها المروج والأدغال Dreux ، شارتر ، شاتودان ، فندوم ، أورليان ، مونتارجي Montargis ايتامب Etampes .

٢ - وسائل المواصلات • تعددت وسائل النقل وتطورت تطورا كبيرا ، وانعكس هذا مباشرة على قيم المواقع : فكل وسيلة « انتخابية » حوقعية selectivity خاصة •



موقع دلهي (عن فيرجرينف)

شكل ٢٣ - مدن رؤوس مثلث
السييل الشمالى العظيم بالصين

١ - الطريق والنهر • فقديمًا كانت المواقع من صنع الطريق route ، كالطريق الرومانية Roman Roads (Hochstrasse فى المناطق الألمانية) ، أو النهر (والقناة) ، وكان التقاؤهما أهم المواقع ، ولكنهما كانا يتنافسان إذا توازيا : مثلاً فى مصر دخل الرومان دون طرقهم ، لأن النيل - ذلك « الطريق المتحرك moving road » الغى الحاجة إليها •

ب - السكة الحديدية • وظل النهر والطريق الضابطين الرئيسيين

حتى كانت السكة الحديدية فؤادتهما معا . ففي البلاد القديمة بدأت السكة الحديدية بما لها من « نفس » أطول من الحركة ، وحساسية خاصة بالتضاريس ، بدأت عملية انتخابية جديدة بين المواقع القائمة أو خلقت مواقع جديدة كلية . فقد قضت على المستودعات entrepot وعلى نقط تغيير المواصلات transshipment . ولم تستطع بعض المدن القائمة التكهّن بأثر السكة الحديدية عليها ، فرفضتها حماية لمصالحها المكتسبة في النقل المائي أو البري ، فخطأها القطار ، ومثل هذه المدن فقدت مواقعها كثيرا من قيمتها وانحدرت . وكثيرا ما كان التقدم أو التأخر في قبول السكة الحديدية ودخولها بضع سنوات عاملا فيصلا في مصير المدينة .

على أن القطار انما سعى بوجه عام الى أنجح المدن القائمة ليخيد منها ولم يأبه بالمواقع التي كانت في انحدار من قبل ، ولهذا فهو لم يحطم شبكة المواقع السابقة تماما بل أكد الخطوط المعريضة فيها ولم يرج الا التفاصيل ، أى أنه عجل باتجاهات قائمة . ففي فرنسا مثلا أفادت باريس دائما من القطار ، تليها العواصم الاقليمية الكبرى مثل ليون ، بوردو ، ليل ، تولوز ، سانت ايتين ، الهافر ، روبيه ، ريمس ، طولون ، أما مدن الدرجة الثانية والثالثة فقد أفادت متأخرة كثيرا .

ومن أمتة وقع السكة الحديدية على النهر : المسسبي ورواندد حيث قامت مراكز التواغل الأوربي في الداخل ، إذ لما أتى الخط الحديدى ضاعت أهمية كل موقع نهري لم يصله القطار ، كما لم تعد الأهمية حكرا على المواقع النهرية . فمثلا كان التفوق لسانت لويس طوال العصر النهري ، ولكن منذ السكة الحديد انتقلت الغلبة الى شيكاغو . فقد ظلت سانت لويس كبرى مدن الداخل غرب الأبلش فترة طويلة . وفي ١٨٤٠ كانت قدر حجم شيكاغو ٤ مرات ، ولم تتساو المدينتان الا في ١٨٧٠ ، ثم مع السكة الحديد انقلب

الميزان حتى أصبحت شيكاغو اليوم أكثر من ٤ أمثال سانت لويس .

السنة	١٨٤٠	١٨٥٠	١٨٦٠	١٨٧٠
سانت لويس	١٦٠.٠٠٠	٧٨.٠٠٠	١٦٠.٠٠٠	٣١٠.٠٠٠
شيكاغو	٤.٠٠٠	٣٠.٠٠٠	١٠٩.٠٠٠	٢٩٩.٠٠٠
السنة	١٨٨٠	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٠
سانت لويس	٣٥٠.٠٠٠	٨٢٢.٠٠٠	٨١٣.٠٠٠	١.٣٩٤.٠٠٠
شيكاغو	٥٠٣.٠٠٠	٢.٣٧٦.٠٠٠	٣.٣٨٤.٠٠٠	٩.٩٠٢.٠٠٠

كذلك فى الجانب : انتعشت كل المدن النهرية التى دخلها القطار كمراكز للتجميع والتوزيع ، مثل كونبور Cawnpore خاصة ، ولكن انصدمت بقية المدن الأخرى التى تخطاها القطار .

وعدا هذا فقد خلق القطار لنفسه عقديات جديدة : مثل كرو Crewe . أما فى البلاد الجديدة فقد أصبح القطار هو السيد الوحيد والخادم الوحيد ، وأصبح أداة التعمير وبسيطة الحضارة The Civilizing Rail وكل شبكة المواقع من صنعه . هذا يصدق على الجيل الأخير من المدن الأمريكية التى أوضح ماكزى وجفرسون شدة ارتباطه بالخط الحديدى خاصة فى الغرب والغرب الأقصى .

١ - السيارة . أما المرحلة النقلية الثالثة فهى السيارة . وأبرز آثارها المرقعية أنها أنقذت الطريق البرى وبعثته بعد أن كان الخط الحديدى قد قتله . لكن من الصعب أن نقرر ما إذا كانت السيارة قد خلقت مواقع وعقديات جديدة .

اطار الإشارة

تتوقف أهمية أى موقع على الإطار الذى ننظر اليه من خلاله ، وليست العبرة بإطار ضيق ثابت ، لأن إطار الإشارة المساحى عنصر شديد

التغير سريع التوسع . فقد نجد موقعا ممتازا العقدية بالنسبة للتضاريس المحلية ومتوسطا بالنسبة للاكيومين الاقليمي ، ولكن لا يلبث أن تكتشف خارجه أو تخاف اليه مساحة مماثلة من الاكيومين فيتكون لدينا مباشرة اطار اشارى أوسع مساحة ليس فيه للموقع الممتاز القديم الا محل هامشى متطرف . وهناك فى كل حالة عدة اطرار متزايدة السعة ، ولكن يمكن أن ننتخب أهمها وهى الاطار السياسى والاطر الأكيومينى .

١ - الاطار السياسى . هو نتيجة للجغرافيا السياسية ، وهو لذلك شديد التغير مثلها ، وأحيانا فجأة . والتغيرات التى تنتابه هى إما بالاتساع أو الانكماش ، أى بالضم أو المبتز . وأكثر المواقع حساسية بها هى المواقع الادارية أى العراصم ، ولكنها ترج الموانى أيضا . ومن أمثلة التوسع روما ، والانكماش فينا . وبين الموانى تضاءلت قيعة سوثمبتن فى العصور الوسطى بعد ضياع ممتلكات انجلترا فى فرنسا وانسحاب الاطار السياسى الى حدود الجزر البريطانية نفسها . هذا بينما فى القرن الحالى انحدرت تريمست بعد ان انكمش اطارها السياسى من امبراطورية النمسا - المجر الضخمة الى ظهير الكارست الفقير . ومثل هذا حدث لميناء لندندرى Londonderry فى أيرلند بعد أن اقتطع انشاء حدود جديدة فى ١٩٢٢ مساحة ضخمة من ظهيرها فى الجنوب والغرب . ولقد كان تداول الأهمية من حلب الى دمشق نتيجة مباشرة لتحرك الاطار السياسى .

وينبغى عند هذا الحد أن نكشف عن زاوية خاصة من تأثير الاطار السياسى . فالاطرار السياسية - أى الوحدات السياسية - المتجاورة تمثل نوعا من الانقطاع البشرى break - نقلى وانتاجى وسياسى - كفىل بأن يحدد مواقع بعض المدن . وينبغى أن تكون فى هذه الحالة مدنا مزدوجة أو مدنا توائم : مدينة لكل من الوجدتين على جانبى الحدود (villes à cheval - تريكار) . وينبغى أن يشهد الميل الى هذا التوقيع

إذا اتفق الحد السياسى مع حد طبيعى كالأنهار • وهذا ما نجده بالفعل •

وقد وضع لوش دور العامل الاقتصادى فى ايجاد هذه الظاهرة ،
ومثل لها بالحدود الأمريكية - الكندية حيث تتعدد المدن التوائم عبر
الحدود • ولعل انثل البارز دترويت - وندسور • ولكن الحدود الجنوبية
مع المكسيك تقدم امثلة لا تقل طرافة • فعلى الديو جراند من أعلى الى
أسفل نجد التوائم الدولية الآتية : البازو El-Paso (= المخاضة) -
ثوداد خواريث Ciudad Juarez ، لاريدو - نوفا لاريدو ، بروانزفيل -
ماتاماروس Matamaros • وفى أوربا نجد على الدانوب جيورجيو Giurgiu
فى رومانيا تقابل روستق فى بلغاريا ، وعلى الراين ستراسبورج فى فرنسا
وكيل Kehl فى ألمانيا ، والأخيرة خلقتها ألمانيا خلقا بعد ضياع الألزاس •

وفى العالم العربى تكثر مدن الحدود التوائم بين القطر السورى
وتركيا : مثل نصيبين - القامشلى • وعلى جانبى الكنفو نجد برازفيل
كينشاسا ، ولو لم يكن خط الحدود لكفت مدينة واحدة ولابتلعت الكبرى
(كينشاسا) جارتها • وقديما حين كان الرون حدا سياسيا قبل توحيد
فرنسا ، كان هناك خط مزدوج من المدن المتقابلة على ضفتى النهر ، كان
أهمه الثنائى ليون - فيين Vienne ، وبعد التوحيد ابتلعت الكبرى
الصغرى •

٢ - الاطار الاكيومينى • يحتوى هذا الاطار على عدة أبعاد تتراوح
من المحلية الى الكوكبية • والكشوف الجغرافية هى أهم عامل وسع الاطار
الاكيومينى فجأة وبصورة ثورية هزت العلاقات الجيوماتيكية للعالم ،
وحولت مجارى الحركة وطرق التجارة ، وقلبت القارات « بطنا لظهر »
وأعادت توجيهها ، ولهذا رجت أكثر مارجت مواقع الموانى • ويمكن هنا
أن نجمع من الدراسة التاريخية صورة أو نمطا توزيعيا واضحا يمثل فى

ايجاز هذا الدور • فحتى قبل كشف الرأس كان توزيع المدن والموانئ الهامة فى العالم القديم يشكل سلسلة مترابطة من عدة حلقات : حلقة مدن الشرق الأوسط ، وخاصة على هامشية الساحلين شرقا وغربا ، ثم حلقة مدن جنوب ايطاليا (الصقليتين) ، ثم حلقة مدن البو ، وأخيرا حلقة مدن مصب الراين • فسواء فى تعاصر أو تتابع زمنى ، كانت هذه معا محور المدن أو « خط استواء المدن » فى العالم القديم • ولكن مع الكشف كانت جغرافية العالم تتغير ، وفيما عدا القطب الشمالى لهذا المحور أصبح هذا الخط « خط انحدار المدن » نسبيا •



١ - كما فى خريطة بطليموس



ب - بعد الكشف الجغرافية
شكل ٢٤ - تطور موقع بريطانيا

الباب الثالث

ايكولوجية المدن الاقليمية

ايكولوجية المدن الاقليمية

بعد دراسة الوظائف والتوزيع ، تضيق بؤرتنا أكثر وأكثر لننظر الى « المدينة فى الاقليم » ، كيما نتعرف على الدور الاقليمى للمدينة . واذا كان الاجتماعيون الأمريكيون قد أطلقوا على دراسة تركيب المدينة الداخلية اسم ايكولوجية المدن ، فيحسن أن نميز بين هذه الايكولوجية المصلية وبين « ايكولوجية اقليمية » تختص بعلاقات المدينة فى اطارها الخارجى الاقليمى . وينقسم هذا الموضوع الى عنصرين : « اقليم المدينة » أى المنطقة التابعة لها وما يجرى بينهما من علاقات تزدى الى مبدأ هام (مبدأ الاقليمية) ، وهو أن تنظيم المجتمع الحديث يتم على أساس اقليمى ، وبوجه خاص أقاليم المدن . وهذا يؤلف العنصر الثانى من الموضوع وهو الاقليمية والمدن .

والموضوع بعد هذا له أهميته القصوى من الناحية التطبيقية . فهو أحد عنصرين فى جغرافية المدن يدخلان مباشرة فى الجغرافيا التطبيقية . فكما ترتبط دراسة تركيب المدينة الداخلية ارتباطا وثيقا بتخطيط المدن ، فكذلك يرتبط اقليم المدينة والاقليمية بتخطيط الأقاليم . ولهذا فإن الباب ينتهى بدراسة فى التخطيط الاقليمى من الجانب المدنى .

الفصل العاشر

اقليم المدينة

الوظيفة الاقليمية للمدينة

رأينا فى دراسة الوظائف أن مبرر وجود المدينة ليس موضعيا ، وإنما لا يمكن أن تعيش فى « فراغ » ، فالمدن لا تظهر من نفسها ، بل يقيمها الريف لتقوم بأعمال لابد أن تؤدى فى أماكن مركزية « كما قال جفرسون . فجوهر فكرة المدينة هو أنها تخدم منطقة تابعة ، والأصل فى وظيفتها هو الجانب أو العنصر الاقليمى regional component . ومن هنا يكون فهم المدينة ناقصا الا اذا درسنا الاقليمية مع ريفها المحيط . فهناك تفاعل وثيق بين المدينة وريفها يتكون من مجموعة من الأفعال وردود الأفعال المتبادلة تنتهى فى الواقع بخلق مركب اقليمى متميز بكل معنى الكلمة . وهذه العلاقة الجوهرية تاريخية ، ولكنها تطورت على العصور .

تطور العلاقة

فقدما كانت العلاقة بين المدينة والريف ضعيفة نسبيا ، رغم أن المدينة كانت تعتمد على الريف اعتمادا كليا . فلقد كان الاكتفاء الذاتى لا تقجير المحاصيل هو أساس زراعة الريف ، وكانت الحاجات الصناعية المتواضعة يقدمها الحرفيون artisanat المقيمون فى القرى وليس بالضرورة فى المدن . ولا زالت أجزاء كثيرة من العالم المسمى تعيش فى هذه المرحلة ، حيث معظم الحرفيين ريفيون وحيث تتخصص كل قرية غالبا فى صناعة معينة بجانب الزراعة . من هنا دور التجار الجائلين والأسواق الدورية . التى تعقد فى قلب الريف لا فى القرى . لهذا تقل المدن ويضمحل دورها .

غالباً حتى لا تزيد عن أن تكون شكلاً للتنظيم السياسى ، مقرر رئيس عشيرة أو « الماندرين mandarin » . تعيش طفيلية على الريف الذى تحتص خيراته فى صورة ضرائب منتظمة ، أو قد يكون دورها هو تداول الفائض القليل من المحصول الزراعى أى دور مدن الأسواق المحلية .

وفى كلتا الحالتين يعتمد كيان المدينة على الريف تماما ، لأن تأخر المواصلات كان يمنع أن تكون للمدينة علاقات هامة بعيدة المدى ويفرض عليها الاعتماد على ريفها المباشر . فلم تكن المدينة فى الريف فقط . ولكنها كانت منه كذلك . ومن هذه الزاوية كانت خاضعة للريف فى أصلها وتحت وصايته . ولكن مع ضعف الفائض الزراعى لدى المزارع ، فإنه يقتصر من المدينة مما أخذته من قبل من ضرائب . فلا تلبث المدينة أن تضع يدها فى النهاية على الريف وأراضيه ، وتصبح المدينة الى حد كبير نتيجة للملكية الغيابية « والمزارعة metayage » ، كما كان فى كثير من مدن الشرق الأوسط . هذا الوضع المطلق يفسر المتناقضة الوظيفية الواضحة فى مدينة تبدأ وظيفيا تحت وصاية الريف . ولكنها تنتهى عمليا بوضع يدها عليه

ولقد تعدلت العلاقة بين المدينة والريف مع عصر التجارة (الميركانتليزم) ، إذ زادت كمية التجارة والتبادل ، وزاد بالتالى دور المدن . ومن خصائص هذه الفترة فى أوروبا أن الوسيط المدنى كان يمد الحرفيين الريفيين بالمادة الخام لتصنيعها ثم يستردها ليسوقها ، وكان هذا التنظيم أساس نشاط كثير من المدن مثل ليون وسانت ايتين . وأخيرا مع الانقلاب الصناعى تغيرت العلاقة بين المدينة والاقليم الريفى تغيرا جوهريا . فمع تطور المواصلات الخطير وتعدد أفاق النشاط الاقتصادى الحديث ، أمكن للمدينة أن تعتمد على علاقات اقتصادية بعيدة المدى جدا ، وخرجت عن نطاق الريف المباشر

روصايته ، بل ومع ظهور مجموعة الخدمات الحضارية الحديثة أصبحت المدينة ضرورة للاقليم الريفي « وولى امر » الريف فى أكثر من معنى .
فالعلاقة بين المدينة والريف الآن لم تقطع ولكنها تعدلت كثيرا .

العنصر الاقليمى فى التركيب الوظيفى

العنصر الاقليمى للمدينة اذن بعد أساسى من أبعادها الوظيفية ، بل الأساسى . وعلى هذا يمكن تصنيف وظائف المدينة من وجهة النظر المكانية الى اثنتين ، وظائف « محلية » ووظائف « اقليمية » ! فالمحلية يقصد بها خدمة سكان وكيان المدينة نفسها مباشرة ، أما الاقليمية فهى التى توجه الى خدمة سكان الريف المحيط . وليس من السهل بطبيعة الحال الفصل بينهما ، فكثير من المؤسسات والمرافق أو أغلبها تعمل لخدمة سكان المدينة وروادها فى الاقليم التابع معا . ولكن التمييز بين الفئتين هام من حيث المبدأ الجغرافى . فالوظائف الاقليمية هى تلك التى تتم فوق ، وزيادة عن ، القطاع المحلى البحث ، ومعرفتها تبين مدى تكامل المدينة فى الاطار الريفى أو مدى التنافر بينهما ، ومن ثم سلامة أو ضعف التركيب الوظيفى للمدينة وكفاية أو نقص الكيان الحضارى للريف . بمعنى آخر ، للتمييز بين وظائف المدينة المحلية والاقليمية أهمية كبرى عملية فى التخطيط الاقليمى . وهنا يجب الا نخلط بين التصنيف المكانى والتصنيف الوظيفى بالمعنى المباشر .

فمثلا يقسم أوروبسو التركيب الوظيفى للمدن الى فئتين أساسيتين من الوظائف ، أولية وثانوية . الأولية هى أصل وجسود ومبرر قيام المدينة ، فلا يتوقف وجودها على غيرها ، بل على العكس يتوقف وجود غيرها عليها . والثانوية هى تلك التى تختص بخدمة أصحاب الحرف الأولية السابقة بتقديم حاجاتهم ورفاهيتهم وترفيهم الخاصة . ويتوقف وجودها على

الموظائف الأولية ، وكلما زادت الأولى حجما زادت الثانية ، بنسبة أشبه
ما تكون بالربح المركب .

كذلك لا يختلف تصنيف ماكارتي H. H. Mccarty عن هذا كثيرا حين
يتكلم عن هرم الحرف «occupational pyramid» فقاعدة الهرم هي تلك
الموظائف التي لا تتوقف أو تقترب على غيرها ، يعنى « الحرف القاعدية
basic industries » . وقد تكون الخدمات المركزية أحيانا من هذه الحرف
القاعدية . كما فى المدن الادارية الحكومية أو مدن الجامعات . . . الخ ،
ولكن الأغلب ان الحرف القاعدية تتناول عامة تداول السلع أكثر من
الخدمات . وتمتاز الوظائف القاعدية بأنها « تصدر » الى خارج المدينة ،
أما بقية الهرم فوظائف تقوم على التخدم للحرف القاعدية ، وهى لذلك
صناعات وخدمات تسوق محليا أو موضعيا .

وسلاحظ فى تصنيف كل من أوروسو ومكارتي أنه لا يهتم بالتوجيه
المكانى لوظائف المدينة بقدر ما يهتم بتتابعها الفنى . فكل من الوظائف
الأولية والثانوية ، أو القاعدية والتكميلية ، تتعدى أحيانا أو فى الغالب
حدود المدينة الادارية الى الاقليم الريفى المحيط . فالعنصر الاقليمى فى
وظائف المدينة يشمل القطاعين الأولى والثانوى . ولا شك أن اشعاع
المدينة فى الريف فيه انعكاس لتخصصها الوظيفى ، ولكن المهم أن هناك
قاسما مشتركا من النشاط بين كل المدن يهدف الى خدمة السوق الريفية
مهما كان ذلك التخصص . والمشكلة هى صعوبة تحديده احصائيا أو
بوضوح .

وقد حاول كريستالر أن يحدد القطاع الاقليمى فى وظيفة المدينة
بالتليفونات ، ولكنه أساس غير واف كما رأينا . كذلك حاول بريس أن
يحدد العنصر الريفى فى المركزية rural component of centrality ويقدر

هانز بوبك Bobek أن نحو ١/٥ أو على الأكثر ١/٣ سكان المدينة يعمل خاصة في خدمة منطقة سوق أو اقليم المدينة . وربما كانت النسبة أعلى ما تكون في المدن الكبرى : ٧٠ ، ١٢ ، ٢٣ ، ٧٦ ٪ في شتتجارت وفرنكفورت وميونخ وكارلسروه على الترتيب . وهي تشمل المشتغلين في التجارة والادارة والخدمة العامة والمهن الحرة .

ومن الثابت أن المدينة لا يمكنها بوجه عام أن تعيش على الوظائف المحلية . فلو كانت المدينة تعيش لذاتها بلا وظيفة اقليمية ، لوجب أن تكفى نفسها بنفسها من حيث الخام والطعام والانسان ، ولكانت بذلك مجرد وحدة سكنية بحتة أو خلية اكتفائية ، وهذا عكس الواقع ونقيض فكرة المدينة في أبسط صورها . ولهذا لا يمكن أن نتصور الريف بلا مدينة أو المدينة بلا ريف . وإذا كنا نقابل الآن مدنا شيطانية بلا قاعدة اقليمية واسعة ، فهذا ليس الا طفرة حديثة جدا في تاريخ المدنية ، فهي شاذة ونادرة وأكثر من هذا عابرة أساسا .

فمنذ الانقلاب الصناعى تكاثرت المراكز الصناعية كالطفح المدنى excrescence على صفحة الاقليم ، غالبا بدون أدنى علاقة عضوية مع الريف المحيط ، ليست هذه مدنا بقدر ما هى رقع مدنية urban tract . كذلك انتشرت مدن المصايف والفنادق التى تعيش فى قوقعتها الخاصة دون تفاعل وظيفى مع ريفها المباشر . ومع ذلك لا تلبث كل هذه الأنماط المدنية أن تكتسب الصفة الاقليمية ولو بقدر ، فتندمج الخدمات الاقليمية وتصبح من مراكز الخدمات .

كذلك فى المناطق الجديدة وجبهات الريادة قد تسبق المدينة الريف الى الظهور ، كما فى أمريكا والبرازيل ، وتنقلب بذلك القاعدة الأولية . فقد كانت المدن هى نواة فتح الاقاليم الجديدة ، حتى اذا استقر التعمير « ظهر » الريف الزراعى . ولكن حتى هذه الحالة الخاصة عابرة ، ان لا

تلبث المدينة بعد نحو الريف أن ترتبط به وظيفيا ارتباطا اقليميا . كما أن كثيرا من هذه المدن الشيطانية تظل فاقدة للتربة الريفية اللازمة فلا تلبث أن تموت ، وتجربة البرازيل مليئة بالمدن التي بنيت أولا على نطاق ضخم . تدفعه المضاربات ولكنها الآن مهجورة تماما .

طبيعة العلاقة

لابد اذن أن ننتهي الى أن الدور الاقليمي للمدينة دور اساسي . رغم كل التحفظات ، وهو العلامة المميزة للمدينة الحقة . فالأصل في المدينة الخدمات المركزية الاقليمية ، أو فكرة المركزية كما عبر كريستالر . أن تكون قاعدة اقليم *chief-licu* ، *zentral-Ort* ، عاصمة اقليمية *regional centre* ، *capital .regional* ، مركز خدمات *service centre* . أو مدينة أم - متروبوليس . بل ان اسم المدينة في العربية ليبدل على التوجيه الاقليمي كأساس في نشأتها : فالمدينة مشتقة من الدين بمعنى خدم .

والأصل أن العلاقة بين المدينة والريف علاقة تكاملية : المدينة تسلب الاقليم بمثل ما ان الوسط التجاري في المدينة قلبها ، والمدينة « نواة » الاقليم الريفي الذي يتبلور حولها ، أو كما يقول راؤول بلانشسار . المدينة هي الرأس والاقليم هو الجسم . والواقع أن الدور الاقليمي للمدينة لا يتحدد به العلاقات مع الريف المجاور فقط ، وانما علاقات هذا الريف بالمدن والاقاليم الأخرى البعيدة : « فالمدينة تمد يدا الى الريف التابع واليد الأخرى الى مدن الاقاليم واقاليم المدن الأخرى » . بمعنى آخر ليست المدينة رأس الاقليم فحسب ، ولكنها ولي أمره كذلك .

وتبدو العلاقة متبادلة وليست فقط من جانب واحد في أن رخاء المدينة غالبا من رخاء ريفها ، ويستطيع المرء أن يحكم على حالة محصول القطن أو المكروم في الريف من درجة النشاط أو الكساد في محلات المدينة . فالمدينة

انعكاس لريفها ، ولكنها فى نفس الوقت تتحكم فى تطوره . والاقليم الريفى بدوره يلائم نفسه لحاجات وذوق المدينة . وتشهد هذه العلاقة كلما تطور الريف . فمناطق الزراعة الواحدة تحتاج الى المدن اشد مما تحتاج مناطق الزراعة المتنوعة حيث قدر من الكفاية الذاتية وحيث ينتج الفلاح « قليلا من كل شئ » . بينما زارع الكروم فى شمبانيا او لانجدوك او مزارع الغرب الأوسط الأمريكى يبيع الغالبية العظمى من انتاجه ليشتري الاغلبية العظمى من حاجاته . ليس فقط خبز ولحمه ، وانما أيضا خضراواته .

واذا كانت المدينة تغزو الريف بحضارتها ونفوذها وتعمل على « تمدين » الريف بالتدريج ، فان للريف اثره على المدينة . فالمهاجرون يحملون معهم طريقة حياتهم فترة طويلة . فهناك عملية « ترريف » ruralisation « للمدينة » والواقع ان زواج المدينة والريف حضاريا خلق نمطا جديدا هو النطاق الانتقالى rural fringe كما سماه جالبن . Galpin .

العلاقة بين المدينة والريف

يمكن أن نقسم علاقات المدينة - الريف الى أربعة أقسام رئيسية :
ادارية ، ثقافية ، سكانية ، اقتصادية . وربما كانت أهمياتها تتزايد بحسب هذا الترتيب .

العلاقات الادارية والثقافية

١ - العلاقات الادارية . وظيفة المدينة الادارية هى بالضرورة وظيفة اقليمية لا محلية . فالمدينة قاعدة لوحدة ادارية صغرت او كبرت . والدور الادارى من أقدم أدوار المدينة ، ولكن أهميته اليوم قلت . وليست سلطة المدينة الادارية الاقليمية مطلقة ، بل هناك سلم متراتب من الخضوع.

والسيادة حتى نصل الى العاصمة الوطنية . فالمدينة هي الوسيط ومنزلة
الوصل بين السلطة المركزية وبين « الكومونات » أو « النواحي » الريفية
المبعثرة الواسعة . وهناك هيراركية كاملة من المؤسسات والمرافق
الادارية والمحاكم تتوزع بحسب اهمية مدنها . وربما كانت حدود اقليم
المدينة من ناحية دورها الادارى هي الوحيدة المحددة بصرامة وبخطوط
معلومة .

٢ - العلاقات الثقافية . أما العلاقات الثقافية فان الخدمات الثقافية
بطبيعتها لا يمكن أن تنتشر انتشارا مطلقا ، ولكن يتحتم تركيزها فى مراكز
نوعية اقليمية . فالمدينة هي للاقليم الريفى المدرسة والمعهد والجامعة .
بل ان أغلب طلبة المدن الاقليمية من الريف وقراه أكثر منهم أبناء تلك المدن
مباشرة . وكلما ارتفعت درجة المؤسسة التعليمية ، كلما ازداد تركزها
فى مدينة أكبر . فالمدرسة الثانوية دليل على أن الحلة مدينة فى الغالب .
كما أن حدود اقليمها الريفى لابد أن تكون معقولة . أما الجامعات فمختلفة
تماما وتخدم أقاليم واسعة تتعدى حدود اقليم المدينة الريفى بمعناه المباشر ،
وغالبا ما يكون « كنتور » منطقة نفوذها شاذا بسبب ما قد تنمى من
شهرات وجاذبية خاصة .

والمدينة بعد هذا هي المسرح ودار السينما ومدينة الملاهى والنادى ،
فكل هذه خدمات يصعب أن تقوم فى القرى ، وإذا قامت فان القرية كحلة
نوعية تكون قد لعبت بذلك دور مركز الخدمات الاقليمى . ولكن هذه
الحاجات الترفيهية بطبيعتها تحتاج الى سعة الاختيار والتنوع ، ومن ثم
فهى فى الأغلب فى المدينة . وقد وجد أن رواد هذه الخدمات من الريف
يجمعون بينها وبين أغراض العمل أو الشراء والتسوق shopping فى
رحلة واحدة الى المدينة . وإذا كانت رحلات العمل من الريف الى المدينة

تتم صياحا فرحلات التسلية والسهر تتم مساء ، ويمكن قياسها من حركة سيارات الأوتوبيس الليلية فى المدن الأوروبية .

أخيرا نجد أن المدينة هى مركز الصحافة المحلية التى يستمد منها الريف التابع التوجيه ويوجد فيها التعبير . فالمدينة كحلة نووية مضطربة ، ومركز ثقافى لنخبة مفكرة ، تمثل صلب الرأى العام فى الاقليم وأداة للتوحيد الفكرى للاقليم بما تقدم من أخبار واعلان وآراء اقليمية . كما أنها أهم لسان حال للاقليم ازاء الدولة ، مما يجعل المدينة ينبوع الرأى فى الاقليم font of opinion . وإذا كان لـ لون الصحافة المحلية يعكس لون الاتليم الجغرافى ، فان حدود توزيعها تعبر عادة عن أقصى حدود اقليم المدينة ، لأنها أخف سلعة من ناحية ، ولأن أحدا لن يقرأها الا من كان له اهتمام بالاقليم .

وقد كان ماكنزى من أول من استخدم مجال توزيع الصحافة المحلية لتحديد اقليم المدينة وذلك فى دراسته لشيكاغو . ومنذ ذلك الوقت اتسعت الدراسات الاقليمية المعتمدة على انتشار الصحافة الاقليمية . وقد وجد بارك Park فى دراسته لاقليم شيكاغو الصحفى أن سكان المدن المحيطة يتحولون باطراد الى صحف شيكاغو بعكس سكان القرى والريف ، وأنه حول شيكاغو فى حدود نحو ٥٠ ميلا لا تقرأ الا صحفها هى وحدها او بالاضافة الى الصحف المحلية ، ثم تنخفض النسبة مع البعد عن المدينة .

وإذا كان الحصول على التفاصيل الكاملة الدقيقة لتوزيع صحيفة ما أمرا متعذرا أو غير اقتصادى ، فقد أمكن الاستعاضة بأسلوب غير مباشر ولكنه لا يقل كفاءة ، وهو تحديد تلك القرى التى تظهر فى الاعلانات والأخبار فى الجريدة المحلية . ولكن لا ننس فى كل ذلك أن دور المدينة كمقر الصحافة المحلية رهن بالمستوى الحضارى للبلد ، فإذا كانت معظم

المدن الاقليمية فى الغرب تمتاز بجريدة محلية أو أكثر ، فانها لم تعرف بدرجة كافية فى أجزاء كثيرة من العالم .

هذا هو الدور الثقافى الحضارى للمدينة فى اقليمها : مصدر اشعاع فكرى اقليمى ، وخميرة الحياة الاقليمية كما يقول لى لانو Le Lannou :
ferment de la vie regionale . والواقع أن المدينة اذا كانت فى الغرب معمل الحضارة الحديثة الى حد بعيد ، فهى فى الشرق ومناطق الاحتكاك الحضارى موطن وبؤرة هذا الاحتكاك ومركز الانتشار الحضارى .

العلاقات السكانية

بين المدينة والريف المحيط علاقة حيوية أولية ، فالمدينة فى الاقليم تعمل كالمقطب المغنطيسى الذى يتجاذب اليه سكان الريف المحيط . وتكاد تكون هذه ظاهرة عالمية بحيث يمكن أن نتصور المعمور فى العالم - مع الفارق طبعا - كآلاف من الكهارب التى تدور فى فلكها الذرات . ويمكن أن نميز فى هذه العلاقة السكانية بين حركتين . هجرة دائمة من الريف الى المدينة أو الخروج من الريف rural exodus ، وحركة يومية بين العمل والسكن أو الرحلة الى العمل The journey to work .

١ - الخروج الريفى ١٠ - التطور . ليس الخروج الريفى ظاهرة جديدة ، فالمدينة استمدت سكانها دائما من الريف الذى كان ولا زال « بذرة الأمة ومشتلها seed-bed of the nation » ، ولكن الخروج الريفى أصبح ظاهرة عامة حقا منذ الانقلاب الصناعى . وهى لا زالت فى أوجها فى بعض البلاد ، وربما أمكن أن نعتها أكبر وأشيع صورة من الموجات المدية البشرية فى الوقت الحالى بعد أن انتهى عصر الانتقالات الحرة بالجملة بين الأقطار . مثلا فى الولايات المتحدة يقدر أن الخروج الريفى فى العقد ٢٠ - ١٩٣٠ انتظم نحو ٦ ملايين نسمة .

واذا كانت مدن العصر الصناعى تدين بمنتجاتها للهجرة الريفية ، فان استمرارها وتزايدها يدين لها أكثر وأكثر . فالمدينة كما سنرى لاتحفظ عددها اذا تركت للنمو المحلى بل تتناقص ، فهى تستمد السكان من الريف تم لا تلبث أن « تعقمهم » ، ولهذا كان لابد لها من امداد متجدد مستمد من هذا الغذاء البشرى . من هنا سميت المدن « آكلة الانسان mangeuses des hommes » . فالريف اذن لا يغذى المدينة بالطعام فقط ، ولكن بالسكان ايضا . وكقاعدة عامة ، فان الخزان البشرى الذى تسحب منه المدينة هو اقليمها المباشر ، فالعملية اقليمية أساسا . وتكاد لا توجد أسرة ريفية ليس لها ممثل فى المدينة المجاورة .

ب - الأسباب . وقد تناولت دراسات عديدة أسباب الهجرة من الريف الى المدينة . فمثلا حاول بيير فرومون Fromont نظرية عامة فى الخروج الريفى كظاهرة عالمية أولية ، وأساس النظرية هو تقديم كفاءة الفن الزراعى مما يحرر فائض السكان من الريف . والمهم أن نحذر التعليل بعامل واحد . فقد جاءت الصناعة الحديثة لتتد الصناعات الريفية الحرة ، كما ان الآلات الحديثة التى تقدمها للزراعة قد سلبت الريف كثيرا من عمله الزراعى الشتوى (آلات الحراث) وكذلك الصيفى (آلات الحصاد) . وهناك ضغط وافراط سكان الريف rural overpop وما يترتب عليه من عوامل الفقر المادى كضالة الملكية minifundia ، وتناقص الغلة ، وانخفاض مستوى المعيشة ومشكلة المساكن الكالحة ورتابة الحياة المملة . فهذه عوامل طرد من ناحية الريف .

وهناك عوامل جذب فى المدن - والمسألة نسبية - كارتفاع مستوى الأجور والمعيشة « وأنوار المدينة » ، والطلب على العمل خاصة فى الصناعة ، ولكن بما فى ذلك عمل الخدمة الشخصية عند بورجوازية المدن والخدمات .

البلدية كعمال السكك الحديدية والبوليس . وهناك عوامل جانبية :
الخدمة العسكرية تتم غالبا في المدن ، وهناك أسباب كثيرة تدعو المسرحين
الى الاستقرار نهائيا في المدينة . وبالمثل التعليم . وهناك طموح شبان
الريف أو تبرمهم بحياة العزلة الريفية خاصة في مناطق السكنى المبعثرة
لا النووية ، وغالبا دفع زوجاتهم الصغيرات . وقد كان في تقدم المواصلات
دفعة كبرى للخروج الريفي . في فرنسا مثلا وجدت علاقة ارتباط قوية بين
تناقص سكان الريف العام بعد ١٨٥٠ وبين انتشار السكك الحديدية .

هكذا تصبح المدينة في النهاية قطبا للجاذبية كما سماها لابوج
sphère d'attraction - أساسا في اقليم المدينة وعلى حساب .
ويرى البعض أن هذا الوضع من طرد في الريف وجذب في المدينة إنما يرجع
الى النظام الرأسمالي الذي يجعل الريف في وضع منحط خاضع لاستغلال
اقتصاد المدينة . وقد انتهت لجنة سكوت الخاصة باستثمار الأرض في
بريطانيا الى أن الخروج الريفي سببه اقتصادي وليس لحب عميق من
الانسان لمتع المدينة . هذا ولابد أن نذكر أن هناك تيارا عاندا من المدينة
الى الريف backflow يشمل الشيوخ المعتزلة - ولكن أبناءهم يظلون في
المدينة . ويشمل التيار حركة توسع ضواحي المدينة الى خارج نطاقها
الاداري - الكردون عندنا - هربا من الغلاء والعوائد . لكن هذا التيار
صغير عموما .

ج - النتائج . هل الخروج الريفي ظاهرة شاذة ضارة أم طبيعية
صحية ؟ يرى فرومون وكذلك جوتكند أن الخروج الريفي أصلا ظاهرة
طبيعية سليمة ، لأنها دليل على تقدم الفن الزراعي وسبيل الى التقدم
الحضاري الذي لا يتم الا في المدن . بل يذهب الأول الى أن انعدام الخروج
الريفي دليل على الخمول والمرض الحضاري . على أن هناك نقطة بعدها
يصبح الخروج الريفي داء لا دواء ، ذلك حين يؤدي الى اقفار وافقار الريف

من القوة البشرية . rural depop ، ويترك الأرض بورا خربة كما حدث للريف البريطاني . وتتفاقم المشكلة إذا أصيب الريف كالمدينة بضبط النسل وتنقص المواليد denatality كما حدث للريف الفرنسى . وذلك لأن الريف هو المورد الأخير للمدينة سكانيا .

لهذا أصبحت المدينة عامة عنصر تفكيك وتضريب للحياة الريفية . الحديقة . فائتفار القرى يتركها غير قادرة على أن تعيش ككائن صحى . فلا تستطيع أن تعول أيا من الخدمات الاجتماعية ولا أن تدفع تكاليف الخدمات البلدية من شبكة مجارى ومياه وانارة ، ولا تقوم بها التسهيلات التجارية الكافية أو وسائل الترفيه الضرورية كالأندية والملاعب . الخ . لهذا كله ينبغى ضبط ظاهرة الخروج الريفى . وفى النظام الاشتراكى حدث خروج ريفى كبير ، ولكنه كان مقننا موجه بحيث لا يهدد الريف ، ولم يعد الخروج الريفى « هروبا » من بيئة منحطة مستغلة الى بيئة سيده مستغلة .

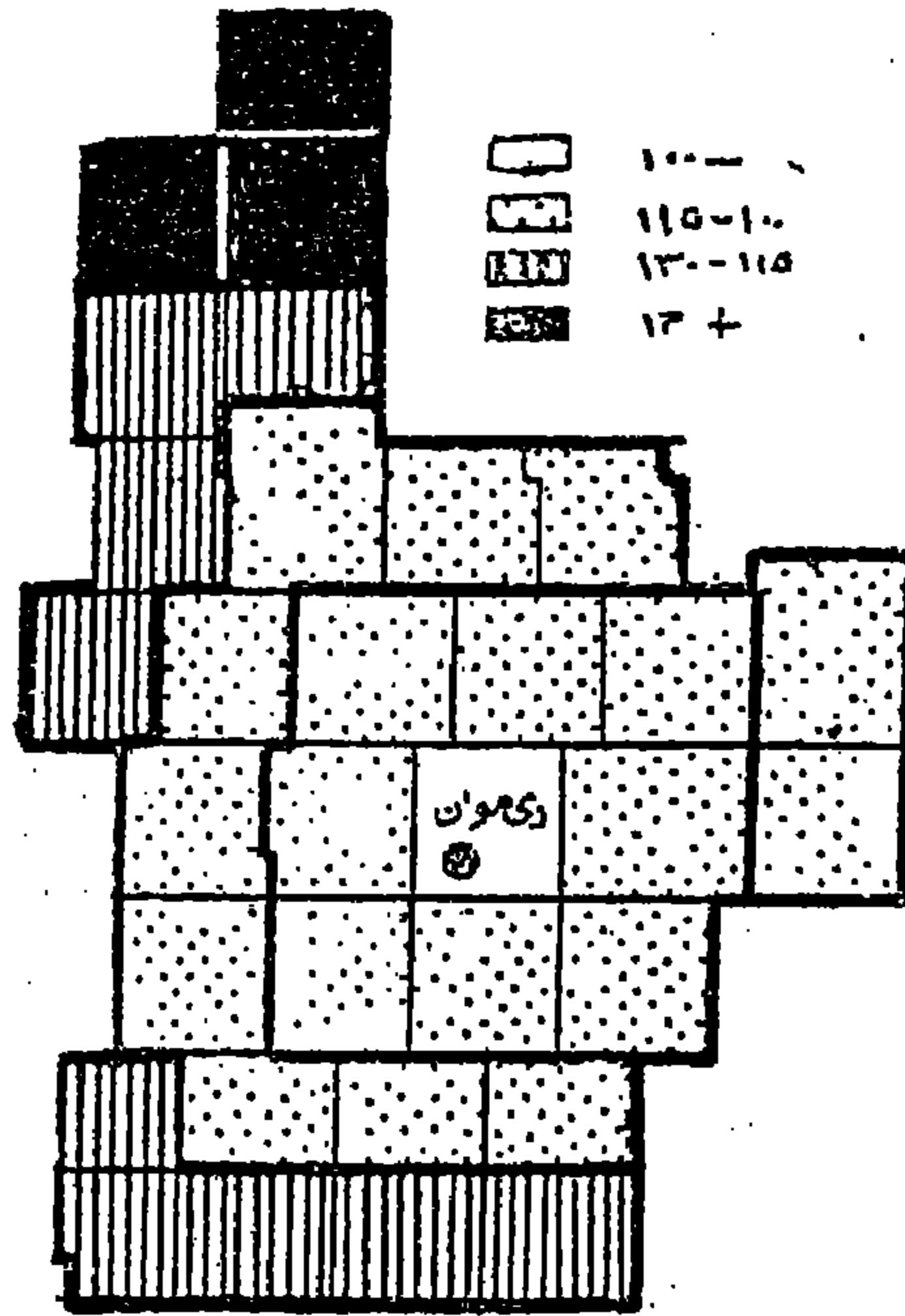
ولكن اذا كان الأثر الرئيسى للمدينة على الريف هو أنها « عامل تعرية » سكانية ، فان هناك بعض حالات استثنائية محدودة جدا وليست دائما فى الاقليم الريفى المباشر كانت المدينة فيها عاملا بناء ديموغرافيا بالنسبة للريف . هذا نجده فى حالتين ، سكان الجبل وسكان الشواطىء . فان غزو سكان المدن للجبال والشواطىء للترفيه والسياحة بانتظام قد نفث الحياة فى بعض أجزائها بعد أن كانت تقفر من سكانها بسرعة وتعانى من تناقص السكان mountain depop فأوقفت مكاسب النشاط السياحى هذا الاتجاه وعاد النمو من جديد فى بعض الحالات . مثلا فى الألب الفرنسية اعتدل التناقص فى شابليه Chablais وتارنتيز Tarentaise . وفى منطقة مون بلان وسامونى توقف وبدأ النمو . لأن الاهتمام هنا بالسياحة الجبلية كان كبيرا ، هذا بينما فى أوازان Oisan يستمر التناقص لانعدام

١٠ - سنوات الى النساء فى سن الحمل ٢٠ - ٤٥ سنة ، أى معدل الخصوبة ، ثم نسبة فئات السن - ١٠ ، ٢٠ - ٤٥ فى السكان الريفيين فى ١٩٣٠ . (شكل ٢٥) .

الاقليم الريفي				كوتية المدينة	المقياس /
الصف الرابع	الصف الثالث	الصف الثانى	الصف الأول		
١٢٤ر٥	١٢٧ر٤	١٣٦ر٣	١٣١ر٨	١٢٣ر٤	الصغار - ١٠ الى النساء ٢٠ - ٤٥
٢٢ر٣	٢١ر٨	٢١ر٧	٢١ر١	٢١ر٠	الصغار - ١٠ الى مجموع السكان
٢٣ر٢	٢١ر٣	٢١ر٠	٢١ر٢	٢٤ر٣	فئة السن ٢١ : ٤٥ الى مجموع السكان

فالمقياس الأول يزداد كلما ابتعدنا عن المدينة ثم ينعكس فى الصف الرابع ، وهذا التدرج يرجع الى دور الامداد الذى يقوم به الريف المجاور مباشرة للمدينة . وبالمثل يتزايد المقياس الثانى كلما بعدنا عن المدينة ، وهذا أيضا نفس الحركة بالنسبة لفئة السن ١٠ - ٢٠ ولو بدرجة أقل نظرا لأن هذه هى المجموعة السنية التى تهاجر الى المدينة أكثر . أما فئة السن ٢٠ - ٤٥ فتتمثل انقلابا فى الانحدار . ويعود الريف فيمتاز بنسب أعلى من المدينة فى مجموعات السن + ٤٥ . أى أن سحب المدينة للعناصر الشابة يترك سكان الريف تمتاز بتركيب سنى « هامشى » أى ترتفع فيه نسبة الصغار - ١٠ ، والكبار + ٤٥ ، والعكس فى المجموعة الوسطى الوظيفية . ومن مغزى هذا أن الريف يخسر دائما فهو بعد أن يتكلف نفقات تعليم ابنائه الصغار تأخذهم المدينة بالمجان . أى أن الجاذبية الانتخابية للمدينة تترك الريف مثقلا بنسبة أكبر من غير المنتجين والعيال dependents .

٢ - الرحلة الى العمل . كثير ممن يعمل فى المدينة يسكن خارجها فى الاقليم الريفي ، ولكن هناك بعضا ممن يسكن فى المدينة ويعمل خارجيا ،



شكل ٢٥ - معدلات الخصوبة في منطقة دي موان
(عن كولب وبرنر)

وانما بنسبة أقل دائماً . فهناك رحلة يومية الى العمل تجعل من اقليم المدينة ما يسمى commuter's zone . ورغم أن هذا يطلق أيضا على الحركة اليومية الى العمل داخل المدينة بين قلبها وأطرافها ، فإن الحركة الاقليمية ظاهرة أساسية في العلاقة بين المدينة والريف . والسكنى الريفية مع العمل في المدينة تأتي من وفرة فرص العمل عادة في المدينة خاصة في الصناعة مع مشكلة قلة المساكن والغلاء فيها ، وقد تكون هربا من جو وضوضاء المدينة وحياتها غير الشخصية impersonal . وكثير من الوظائف المدنية يستدعى بطبيعته الرحلة : كالصناعة اذا أقيمت خارج المدن ، والتعدين حيث تقع المناجم خارج الحلة ، والصيد وقطع الأخشاب بالضرورة ، وبناء السفن وحرف البناء والنقل .

والرحلة الى العمل تعظم تياراتها كلما كانت المدينة كبيرة الأهمية والحجم . ولكن تقدم المواصلات خارج المدينة شرط أساسى ، وكلما سهلت وتطورت كلما اتسع مدى الرحلة . هكذا أصبح النبض اليومى بين المدينة والريف حقيقة كبرى تجعل اقليم المدينة اقليم حركة region of circulation . وأصبحت الحركة والسيولة الاقليمية «regional mobility» من خصائص مجتمع اقليم المدينة الحديث التى تجعله سوقا واحدة للعمل . وهذه الحركة عامل فعال فى تجانس الاقليم وتوحيده والتقريب حضاريا بين المدينة والريف وايجاد مزيد من التفاهم والتكامل الاجتماعى .

ودراسة الرحلة الى العمل ليست سهلة . فالمعلومات الاحصائية الدقيقة مشكلة ، لأن الاحصاءات الحكومية لا يمكن أن تتعرض لها الا نادرا (بلجيكا وهولنده وسويسره مثلا) . وأما المنشآت والمؤسسات الخاصة فغالبا ترفض اعطاء معلومات (كما فعل ستروين ورينو) . وحيث يمكن الحصول على المعلومات نجد أن تيارات الحركة قد تتقاطع كثيرا اذا تعددت المدن المتجاورة وتتعدد الصورة كما وضع هارتكه Hartke فى فرنكفورت . واذا كان الأوتوبيس والسيارة قد أصبحت أهم اليوم فى حركة اقليم المدينة من القطار ، كما أن شبكتها أكثر تصويرا للحقائق والتوجيهات الطبيعية من القطار كما ثبت فى هضبة فرنسا الوسطى ، فانها للأسف أقل قابلية للحصر والاحصاء من القطار . ومع ذلك فيمكن الاستعاضة عن أعداد التذاكر بجداول المواعيد فى دراسة الحركة . والاشتراكات تدل عامة على حركة يومية منتظمة الى العمل - بعكس التذاكر اليومية .

على أن من الممكن رغم هذه الصعوبات أن نحقق المبادئ السابقة من دراسة حديثة لديكنسون عن جغرافية الرحلة الى العمل فى هولنده وبلجيكا . فصغر المساحة مع كثرة المدن - لا سيما بوجه خاص جدا فى

سببها - جعل سببه مصدر الظاهرة ، على غرار ما في - - - - - . نسبة - - - - - من يعمل في غير الوحدة الادارية الصغرى التى يسكن فيها يمثل من مجموع السكان العاملين ٤٠ ٪ فى بلجيكا - - - - - أعلى حركة اقليمية فى العالم ، - - - - - ١٥ ٪ فى هولندا ، ضد ١٢ ٪ فى سويسرا ، ١٥ ٪ ٢ ٪ لمنطقة الرور - - - - - :ستغاليا . وأغلب هذه النسب يمثل مسافرين منتظمين يوميا . وتعتبر 'الظاهرة أعرق ما تكون فى بلجيكا حيث بدأت منذ منتصف القرن الماضى عضل سياسة السكن الجديدة من تخفيض للعمال ، حتى أصبحت ظاهرة الجمع بين مسكن . - - - - - . قطعة أرض زراعية من ناحية ، والعمل فى المدينة ، والسفر اليومي من الناحية الأخرى من أخص خصائص العامل البلجيكي . ولا تكاد تخلو منه أى « كومون » .

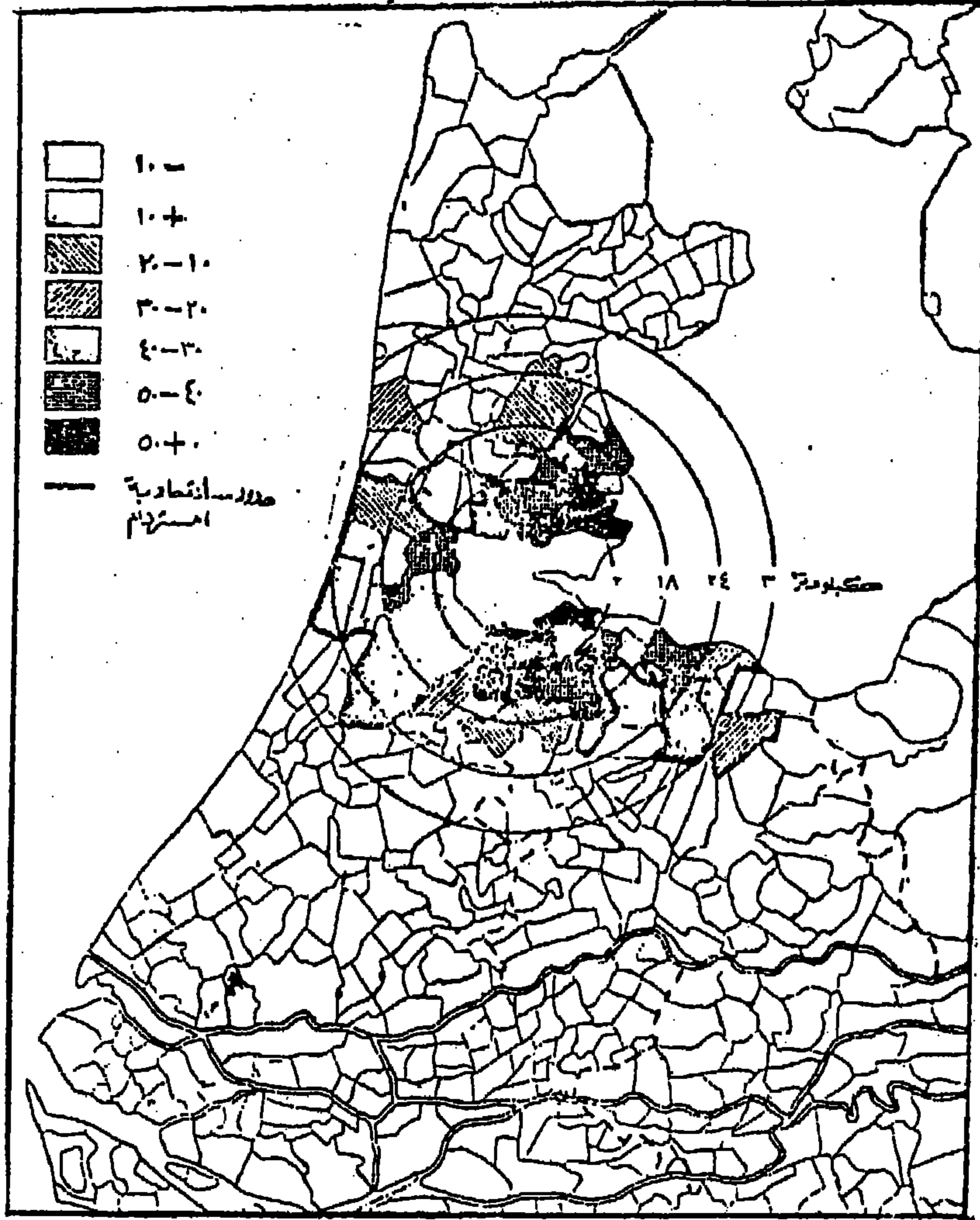
واذا فصلنا الحركة الى داخلية in-commuters وخارجية out-commuters . ذلك باعتبار الوحدة الادارية الصغرى ، لوجدنا فى هولندا ان أعلى نسب :حركة الخارجة تقع فى الوحدات القريية من المدن الكبرى . فقد تصل الى ٦٠ ٪ من مجموع العاملين فى بعضها . وهذه الوحدات مع المدن الكبرى تعطى ١/٥ مجموع الحركة الخارجة . أما الحركة الداخلة فاعلى نسبها هو الى المدن الكبرى الأربع التى تجذب وحدها ١/٥ تلك الحركة . كما سنلاحظ ان الحركة الخارجة من المدن الكبرى قد تعادل أو تزيد عن الحركة الداخلة :من المدن الكبرى كما هى مكان عمل هى أيضا أسواق عمل وفير .

الحركة الخارجة	الحركة الداخلة	
١٢ ألفا	٢٢ ألفا	زرتندام - شيدام
٣٠ ألفا	٢٢ ألفا	لاهاي
٢٣ ألفا	٢٨ ألفا	- - - - -
٩ ألفا	١٩ ألفا	وترخت
١ - ٢٦ - - - - -		

وفى حالة بلجيكا نجد أن نسبة الحركة الى بروكسل تمثل نحو ١/٤ عدد العاملين بها محليا . على أن الغالب أن الحركة الداخلة أكبر من الخارجة فى حالة المدن الكبرى . وفى بافاريا وجد أن الأماكن التى تقل عن ٥٠٠٠ نسمة تخبر رحلة يومية الى الخارج أكثر مما يأتىها ، والعكس فى حالة الأماكن التى تزيد عن ٥٠٠ نسمة .

ومصدر الحركة الداخلة هو الاقليم المحيط بطبيعة الحال ، ولهذا فمن الطبيعى أن يضعف تيارها كلما زادت المسافة . وفى امستردام تاتى ١٠/٩ الحركة الداخلة من منطقة قطرها ٣٠ كم ، ٣٠ ٪ فى قطر ١٢ كم . ٢١ ٪ فيما بين قطر ١٢ ، ١٨ كم . والواقع أن الخط الثقيل فى الخريطة (شكل ٢٦) الذى يحدد الوحدات الادارية التى تخرج منها الى امستردام نسبة أكبر مما يخرج الى أى مدينة أخرى ، هذا الخط يضم بداخله ٧٥ ٪ من كل الحركة الداخلة الى امستردام . وفى بروكسل تاتى الحركة الداخلة من كل انحاء بلجيكا ، ولكن ٥٤ ٪ منها يأتى من حدود ٢٥ كم ، ٢٢ ٪ من بين ٢٥ الى ٥٠ كم ، ١٢ ٪ من بعد هذا (شكل ٢٧) .

والواقع أن عامل المسافة مهم . وفى هولنده أغلبية المسافرين الى العمل لا يتجاوزون نصف ساعة فى الجهة الواحدة ، ولكن سفر ساعة أمر شائع ، أما أكثر من ذلك فغير مرغوب فيه بطبيعة الحال . ولذلك فهناك عادة هبوط فجائى فى شدة تيار الحركة بعد ١٥ كم . وفى مصنع فيليبس الضخم فى آيندهوفن حيث يعمل نحو ٣٠ الفا ، ٨٥٠٠ عامل مسافر ، يقوم اسطول من الأوتوبيسات يزيد عن المائة بنقل العمال فى حدود ٤٥ كم . والعامل اذا انتقل فى وسائل أخرى لا يعطيه المصنع بدل أو علاوة انتقال الا بعد الكيلو ٩ ، على أساس أن هذا هو المدى الطبيعى للحركة الى العمل . وقد اضطر المصنع الى نقل عمال مسافة ٢٥ ساعة مرتين فى



شكل ٢٦ - الحركة الداخلة الى امستردام من الوحدات التي يعمل
 منها أكثر من ١٠ عمال ذكور في العاصمة معبرا عنها كنسبة مئوية من
 مجموع الذكور الخارجين من الوحدة
 (عن ديكنسون)

اليوم بخسارة فادحة فتوقف عن ذلك وبدأ فى انشاء فروع جديدة .

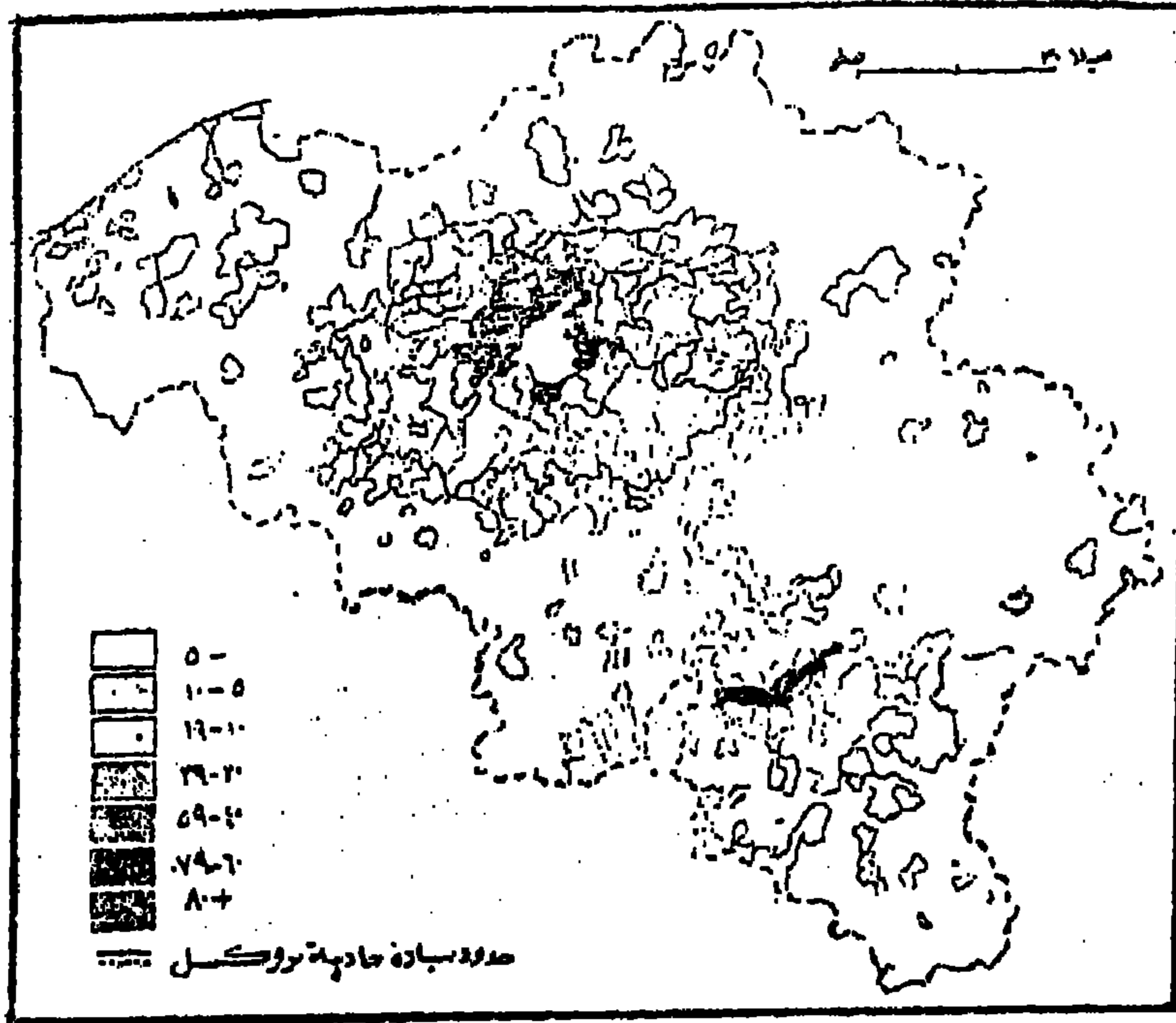
أما عن وسائل الحركة فتختلف بحسب الاقاليم . ففي هولنده ينتقل ٥٢ و ٣ ٪ من كل مجموع الحركة بالدراجة ، ١٦ و ٢ ٪ بالقطار ، ١٤ و ٢ ٪ بالأوتوبيس ، ٧ و ٢ ٪ بالترام ، ٤ و ١ ٪ بالسيارة ، ولكن القطار هو أهم وسيلة على الاطلاق فى بلجيكا . أما حول المدينة الواحدة فتختلف وسيلة الحركة الى العمل بحسب مداها أى بحسب المسافة . هذا يتمثل فى الحركة الداخلة الى امستردام . ففي قطر ١٢ كم يأتى نصف الحركة بالدراجات ، ١٦ و ٥ ٪ فقط بالقطار ، والباقى موزع بين الوسائل الاخرى . وفيما بين قطر ١٢ ، ١٨ كم يأتى نصف الحركة بالقطار والثلث بالترام . ونسبة ضئيلة جدا بالوسائل الباقية . وفيما بين قطر ١٨ ، ٢٤ كم يأتى ٧٠ ٪ من الحركة بالقطار ، ١٣ و ٦ ٪ بالترام . معنى هذا أن نصف كل الحركة هى بالقطار ، ولكن نسبتها تزيد مع المسافة ، فتسود الدراجة كى حدود ١٢ كم ، ويستعمل الترام فى المسافات بين ١٢ ، ٢٤ كم ، وبعد هذا يسود القطار تماما .

العلاقات الاقتصادية

هذه أهم العلاقات المتبادلة بين المدينة والريف ، وفيها يتضح الدور القيادى والتوجيهى الذى تلعبه المدينة فى اقليمها . ولكن هذا لا ينفى أن العلاقة متبادلة أساسا ، حتى ليكن أن تسمى كما قيل « زواجا اقتصاديا » .

١ - الزراعة

قد يمكن أن ننظر الى المدينة كمخلوق شاذ *monstre* كما يقول شابو : فهنا آلاف من الناس لا يسعون البتة الى أساس الحياة - البحث عن الطعام وانتاج الغذاء ! ولكن ريف المدينة هو « مطعمها » الفسيح . فأقليم المدينة اقليم تغذية وتموين . فالمدينة سوق استهلاكية غذائية ضخمة



شكل ٢٧ - الحركة الداخلة الى بروكسل كنسبة مئوية من مجموع
المنتقلين من كل « كومون » (عن ديكنسون)

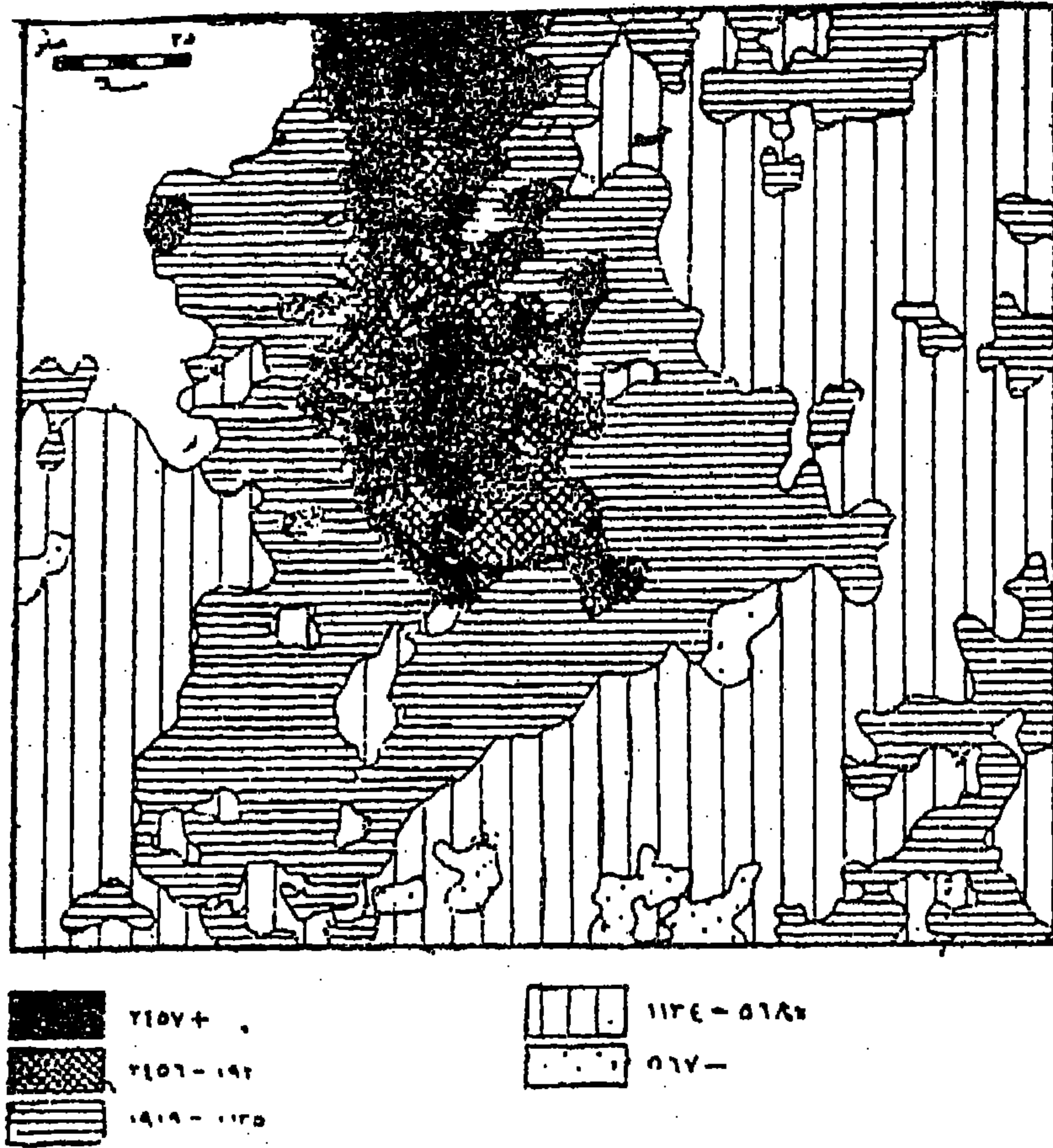
ومن ثم تفرض نفوسها في توجيه الانتاج الزراعى فى
الريف المحيط ، بل فى دفعه وتشكيله وتحديد خصائصه . والواقع أن اثر
المدينة الخلاق على الزراعة الاقليمية اثر عالى . ويمكن أن نقصد بجدارة
عن « زراعات المدن » كمركب زراعى متخصص واضح الشخصية جدا ،
أو قل « زراعات الضواحي agriculture suburbaine » . فالاستهلاك هنا
أهم ضابط يحدد الانتاج والتوزيع . والواقع أنه حول المدن الكبرى
والصغرى تخضع الجغرافيا الزراعية تماما لجغرافية المدن . وقد دفعت
المدن الزراعة الى التطور الى حرفة عصرية آلية تجرى على تنظيم الصناعة
الى حد بعيد من حيث ظهور شركات استثمار ومقاولين وأرباح الخ . . .

والمدينة الحديثة تؤثر على زراعة الاقليم بعاملين : الطلب فيها

كسوق ، ، بما يعنى ذلك من اعتبار المسافة والنقل ، وثانيا اثر نمو المدينة على سعر الأرض . فنمو المدينة ان اجلا او عاجلا سيبتلع الأرض الزراعية الملاصقة مباشرة للمنطقة المبنية حاليا ، ولهذا يرتفع سعرها مقدما ، مما يحتم على الزراعة فيها أن تكون كثيفة جدا . لتنتزع منها اكبر عائد ممكن . واذا كان خطر البناء مباشرا فقد تترك هذه الأرض بورا فى أيدي مضاربى اراضى البناء فى انتظار المشتري ، مما يرفع سعر الأرض الزراعية التالية ويؤدي الى نفس النتيجة . ، وأما من ناحية النقل الى المدينة فواضح أن تكاليفه ترتفع كلما ابتعدنا عن المدينة ، أى أن الأرض الأبعد تعاني من هذه الناحية . ويترتب على هذه الضوابط عدة « انحدارات » *gradients* مترابطة فى الاقتصاد الزراعى ، محورها المسافة من المدينة وهناك دراسات مختلفة توضح كلا من هذه الانحدارات التى سنعرض لها تباعا .

فأما عن سعر الأرض فصحيح أن أسعار الأرض متفاوتة جدا بحسب الخصوبة ، لكن عامل المسافة يتغلب . فكل ميل من البعد عن المدينة يسلب من الأرض عن طريق تكاليف النقل جزءا من ميزة الخصوبة . ولهذا تقل أسعار الأرض كلما ابتعدنا عن المدينة . وذلك مع تساوى الجودة . ، ولهذا فان سلوك سعر الأرض يزسم شكل مخروط قمته قلب المدينة ولكنه يستمر خارجها فى الأقليم الزئقى ويمكن تحقيق هذا بخرائط لواقع أسعار الأرض حول المدن ، كما توضح خريطة لنوردهورن وأخرى لشتتجارت فى المانيا (شكل ٢٨ ، ٢٩) .

أما كثافة الانتاج فتقل مع سعر الأرض كلما ابتعدنا عن المدينة . بل وعن القرية النووية . ففي دراسة لقرية بيركنفيلد Birkenfeld وجد فيله نطاقيين من كثافة الانتاج : نطاق قرب القرية ، ونطاق بعيد عنها . فالنطاق

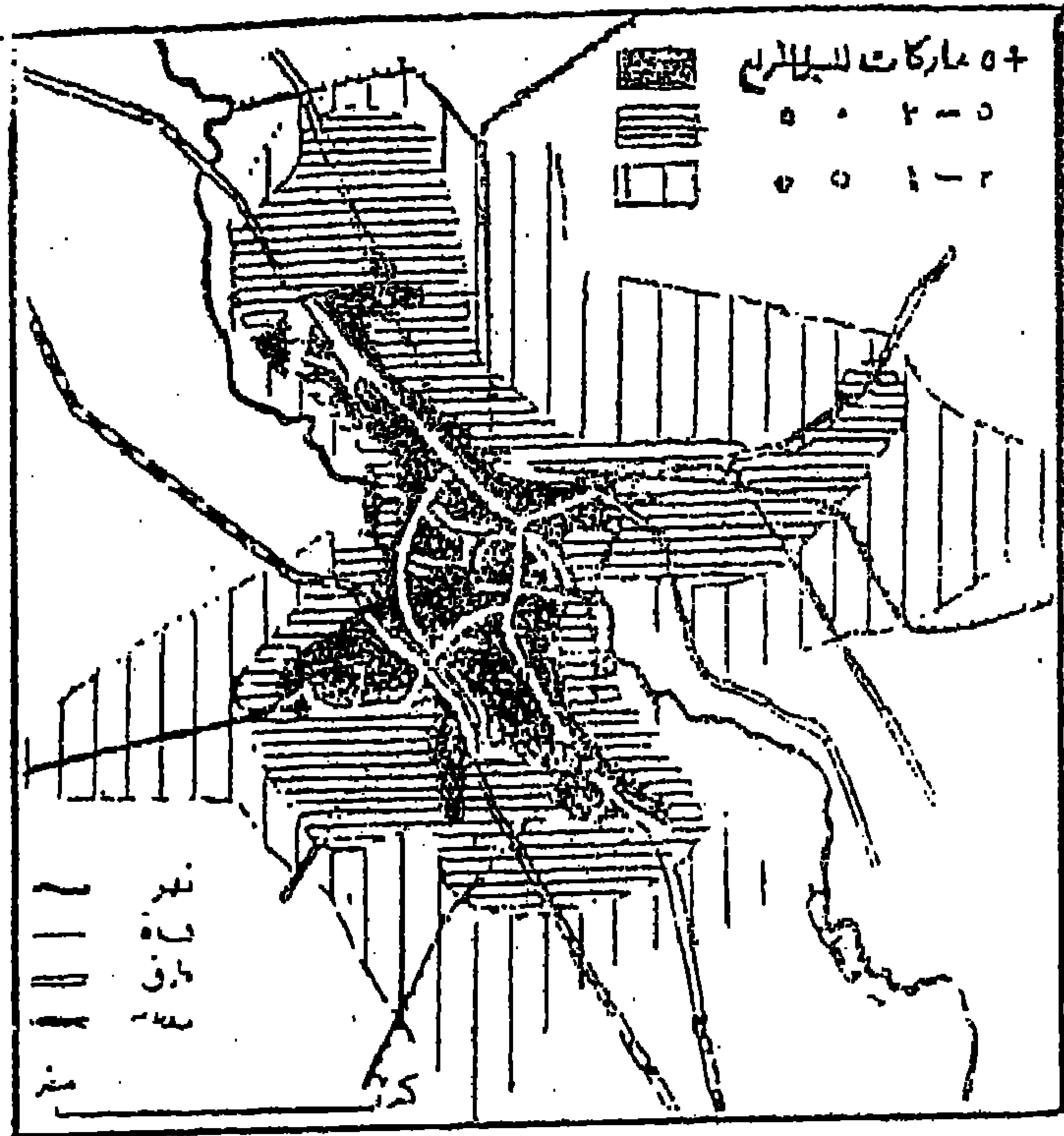


شكل ٢٨ - قيم الأراضي الزراعية حول شتجارت وهایلبرون سنة ١٩٣٥
بالمراكات الألمانية للهكتار .

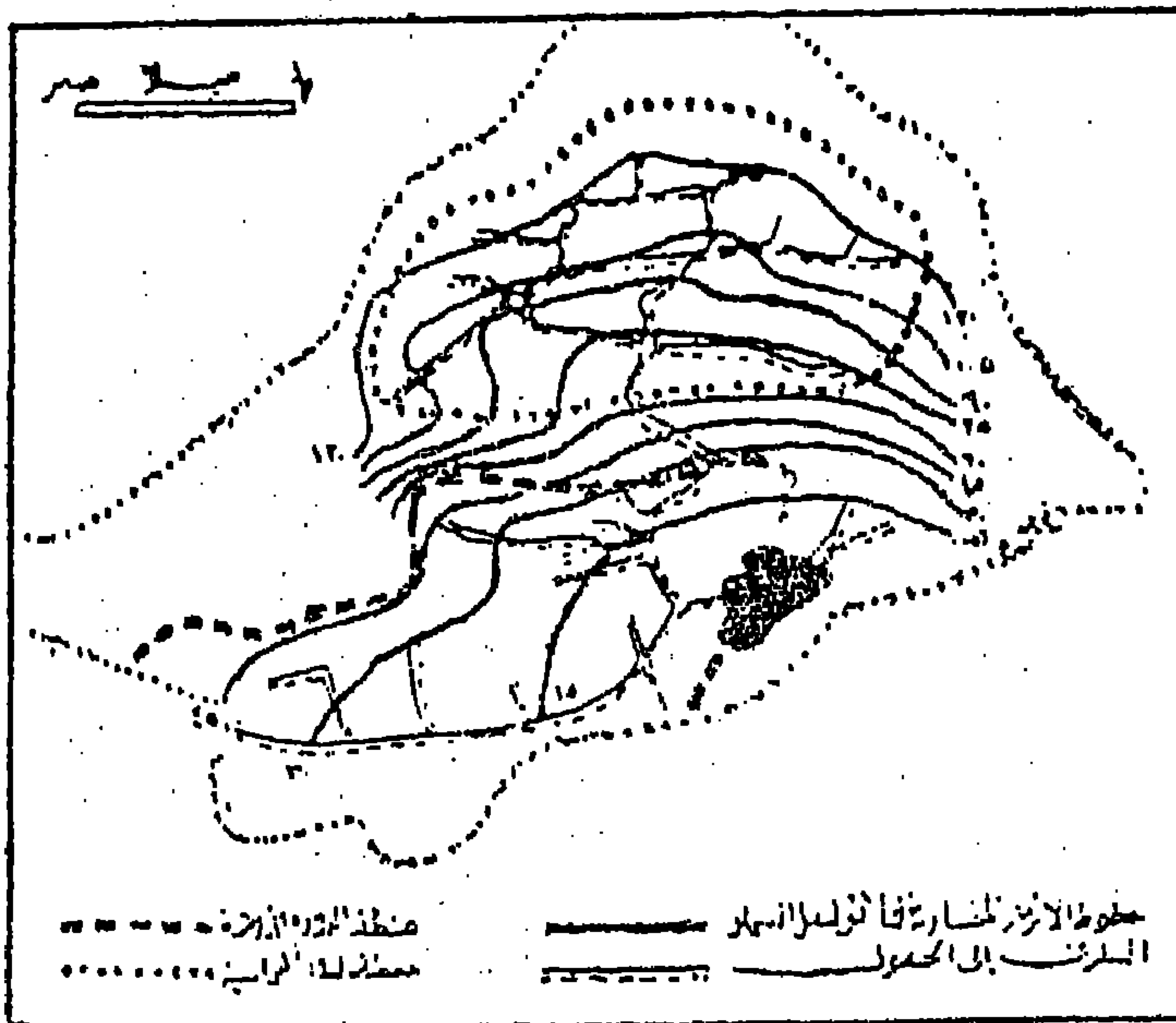
الداخلي يمتاز بدورة زراعية ثلاثية واستعمال غزير للأسمدة الخضراء والحيوانية . أما المناطق الخارجى فدورتها خماسية ومداسية ، يختفى منها البنجر الثقيل تماما ويحل محله الشوفان والبرسيم وكلاهما أقل عائدا . وقد رسم ميللر - فيله خطوط أزمان متساوية للتسميد manure—isochrones فوجد أن أبعدهما فى المناطق الداخلى حوالى ساعة ، بينما هى ساعتان فى المناطق الخارجى ، أى أن من الممكن نقل حملين من السماد الى الأول مقابل كل حمل الى الثانى . من هنا أصبح التسميد أكثر تعذرا فى المناطق الخارجى ، ومن ثم كانت الدورة خماسية لا تحتاج الى كثير من التسميد (شكل ٣٠) . ومعنى كثافة الانتاج أن تكاليفه العامة ونسب تكاليف التسميد تزيد كلما اقتربنا من المدينة .

ومن الطريف أن نلاحظ فى الصين أن « التربة الليلية night soil » (الفضلات) التى تستعمل فى التسميد تكثر حول المدن خاصة باعتبارها مراكز لأعداد كبيرة من السكان . ولهذا تحاط كل مدينة بحلقة من التربة الأكثر خصبا وانتاجا ، وتمتد الى مدى ما يمكن لرجل أن يذهب بالحمل ويعود فى اليوم . واستعمال هذه الكميات الغزيرة من السماد الليلى قد يحول الأرض الى تربة غنية سوداء غامقة كالتشرونوزم . ويمكن لراكب القطار فى سهل الصين الشمالى قبل حصاد القمح أن يقرر أن القطار يقترب من مدينة كبيرة من تحسن المحصول ، فكلما اقتربنا من محطة سكة حديدية كلما زاد غنى السنبال . وفى مصر وجد هيوز والادجم أن الزراعة حول مواقع المدن القديمة تتأثر حلقيا بالسماد الكفرى الذى يستعد من اطلال هذه المدن والذى يحتاز بنسبة عالية من المفسفور والبوتاس . وكلما كانت المدينة القديمة أغنى كلما كانت الزراعة اليوم أفضل ، مثلا كما حول سخا .

وقيمة الانتاج ترتبط بكثافته ، فتقل كلما ابتعدنا عن المدينة . وفى



شكل ٢٩ - قيم الأرض الزراعية حول نوردهورن سنة ٦ - ١٩٢٩
(عن لوش)



شكل ٢٠ - الدورة الزراعية وتأثيرها بالمسافة من القرية - بيركنفيلد

دراسة كولب وبرنر التي أشير إليها سابقا وجد أن قيمة إنتاج الفدان من كل المحاصيل معا ومن إنتاج الالبان على حدة تقل مع المسافة عن المدينة . كما يوضح الجدول بالدولارات لكل المحاصيل .

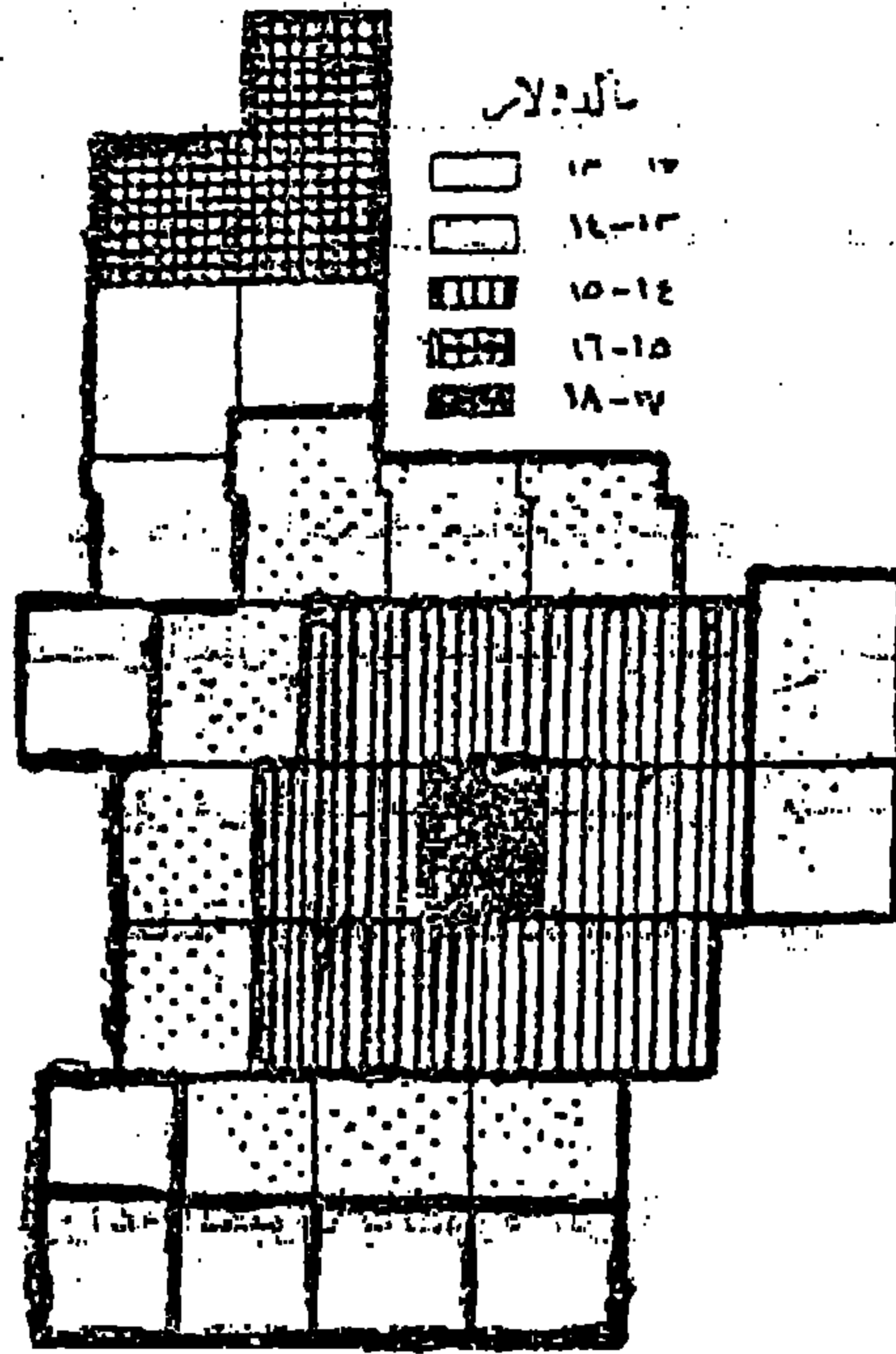
السنة	كونتية المدينة	الصف الأول	الثاني	الثالث	الرابع
١٩١٠	٢١١	١٢٣	٩١	٧٤	١٠٦
١٩٢٠	٣٤٥	٤٠٧	٢٠٠	٦٥	٣٠٣

كذلك في دراسة على لوفيل وجد أن ريع المحصول للفدان على مسافة ٩ أميال من المدينة يعادل ٥ أمثال ريعه على مسافة ١٦ ميلا ، وكان لهذا صداد في قيم الايجارات وسعر الأرض .

ويتأثر حجم المزرعة بالمسافة من المدينة ، وهو مظهر لكثافة الانتاج أو سعر الأرض . فيزداد حجم المزرعة كلما بعدنا عن المدينة . هذا اتضح في دراسة كولب وبرنر ، كما وجدته زيفريد Seyfried في فيرتسبرج .

وهناك انحدارات بشرية تتشى مع الانحدارات الاقتصادية السابقة فأجرة العامل تقل كلما ابتعدنا عن المدينة ، كما أن كثافة السكان المعاسة تقل (حول شتجارت مثلا) ، هذا بينما تزيد نسبة زراعة الملاك بألمراة . أما قرب المدينة فهناك نسبة أعلى من الزراعة بالايجار لأن الانتاج يأخذ شكلا تجاريا أكثر يعتمد على الرهونات والائتمان . ومع البعد عن المدينة تزداد نسبة الاستدانة بين الفلاحين لضعف الانتاجية .

أما عن نوع المحاصيل أخيرا فهنا نجد ان ضوابط الطلب وسعر الأرض وتكاليف الانتاج مع طبيعة المحصول من حيث الوزن والقابلية للتلف لها توجيه واحد مشترك . فالمحاصيل العالية القيمة ، السريعة التلف ، التي تطلب طازجة تحتل أقرب أرض الى المدينة ، أما المحاصيل الثقيلة القليلة القيمة التي تعيش طويلا فتقذف بعيدا عن المدينة . ومن هنا يظهر تخصص



شكل ٣١ - قيمة محصول الفدان في منطقة دى هوان بالدولار
سنة ١٩٣٠ (عن كويل و برنر)

في المركب الزراعي بحسب المسافة بين سوق المدينة وبين تقاطع المحاصيل
في نطاقات واضحة .

ولقد كان فون تينين أول من عبر عن هذه الصورة بشكل حاسم في
أوائل القرن ١٩ في « الدولة المنعزلة وعلاقتها بالزراعة والاقتصاد القومي » .
فهو يفترض أولا مدينة كبيرة وحيدة في وسط الدولة السهلية المتجانسة تربة
ومناخا ، وأن هذه الدولة تحيط بها صحراء تعزلها تماما عن العالم : ففي
هذه الحالة سيتحدد استثمار الأرض land use بعامل المسافة الاقتصادي
بالنسبة للمدينة - سوق الاستهلاك . وستتنافس المحاصيل على الأرض ،
وسيحتل الأرض ذلك المحصول الذي يمكنه أن يدفع أعلى إيجار لها ، أي
ذلك الذي سيكون أربح محصول بعد حساب تكاليف الانتاج والنقل . وهذا

العامل من شأنه أن ينضد المحاصيل فى نطاقات متعاقبة بالنسبة للقرب أو البعد من المدينة . ولما كان الاقليم سهلاً متجانساً ، فبذء النطاقات تصبح حلقة بالضرورة . concentric وقد ميز تينن بين ٦ حلقات ابتداء من المدينة :

١ - نطاق صغير خارج المدينة مباشرة ينتج المحاصيل المقابلة للتلف السريع ، والتي لا تتحمل النقل البعيد كالالبان والخضروات .

٢ - نطاق ضيق من الغابات ، حيث أن الخشب كان يستعمل فى ذلك العصر السابق للصناعة كوقود ومادة بناء ، وحيث أنه ثقيل ضخـم باهـظ النقل .

٣ - نطاق لزراعة الحبوب بالدورة الزراعية .

٤ - نطاق زراعة أقل كثافة مع المراعى والشراقى .

٥ - نطاق واسع من الزراعة على نظام الثلاثة حقول three-field . وهو النظام الذى كان سائدا فى غرب أوروبا حتى نهاية القرن ١٨ .

٦ - نطاق أخير من تربية الماشية والصيد .

وفى تقدير تينن أن زراعة الحبوب تتوقف على بعد ٣١ ميل من المدينة وتصبح غير اقتصادية وتحل محلها الخضروات . ولا شك أن كثيرا من تفاصيل النظرية تحتاج الآن الى تعديل ، ولكن الجوهر سليم كما انتهى ديكن Decken فى مراجعته للنظرية على همبورج التى بدأ تينن عليها بحثه . فكل المدن الكبرى والصغرى يحيط بها سوار من فـلاحة البساتين horticulture أو truck farming : الخضروات vegiculture والفواكه arboriculture ، والزهور floriculture ، واللبن الطازج . وذلك لارتفاع أسعار الأرض وقصر عمر هذه المحاصيل ووفرة السوق المباشرة ، كل ذلك بصرف النظر عن التربة والمناخ وبالرغم منهما . ويمكن

للمسافر غالبا أن يتنبأ بمدينة قبل الوصول اليها من تغير استثمار الأرض وظهور فلاحه البساتين الكثيفة بصورة ملحوظة .

وقد كانت الفترة المصديثة في غرب أوربا حول المدن تمثل عملية تراجع سريع للحبوب تحت غزو محاصيل البساتين ، وأحيانا تغير وجه اللاندسكيب كنتيجة لهذا الزحف . ففي حالة لندن أدت الحاجة الى الألبان الى استثمار المناطق المحيطة في المولد رغم شدة فقرها الطبيعي . وفي فرنسا أصبح كل حوض باريس هو « إقليم اللبن » milk shed ، région laitière للعاصمة . كذلك كان نمو روما هو الذي غير منطقة Roman Campagna ونمو القاهرة شكل اقتصاد الجيزة والقليلية الزراعي تماما الى الخضروات والفواكه . واقتصاد المرفقية الى الألبان . وبالمثل وجه نمو الاسكندرية اقتصاد البحيرة . بل ان نمو بورسعيد ومدن القناة خلق رقعا - ستترسع - من الفواكه والخضروات انتزعتها من الرمال .

وقد وجد برنر وكولب أن نسبة الخضروات كانت عالية جدا في كونتية المدينة في ١٩١٩ ، ولكنها زحفت وتوسعت حتى الصف الثاني من الكونتيات في ١٩٣٠ . وقد لاحظنا أن نسبة ارتفاع نسبة الخضروات ومنتجات الألبان وكذلك البيض والدجاج بين هذين التاريخين كانت أعلى في الصفوف الخارجية . ربما لأن اللوري والسيارة قد قللت الآن من ميزات الصفوف الداخلية نسبيا . فمحاصيل المدن « هي كبقعة الزيت » تنتشر سريعا وبعيدا . وقد وسعت وسائل الحفظ والتبريد وسيارات التبريد دائرة جمع الألبان والأسماك وغيرها حول المدن .

وتبدو صورة التخصص النطاقي في دراسة لوفيل التي ذكرت . ففي حدود ٨ أميال من سوق المدينة كانت المحاصيل البستانية والبطاطس مسؤولة عن ٦٨ ٪ من دخل المزرعة ، بينما تهبط الى ٣٠ ٪ فقط على بعد

١٥ ميلا من سوق المدينة ، وذلك رغم أن الأرض الحسالة لهذه المحاصيل تستمر على طول النهر مسافة ٢٠ ميلا . وعلى بعد ١٥ ميلا من السوق كان انتاج الألبان والزراعة العامة يحل محل المحاصيل الكثيفة . وقد وجد في الولايات المتحدة اتجاه الى تكوين نطاقات حلقيه حول المدن على التتابع الآتى : انتاج اللبن ، ثم حبوب العلف ، الخبز ، ثم رعى الماشية ranching .

على أن أحسن صورة مفصلة للنظام الحلقى هي دراسة يوناسن على غرب أوربا . فحول مدنها الكبرى يجد المتتابع السباعى الآتى :

— فلاحه البساتين .

منطقة ١ . المدينة ، المصوبات الزجاجية والزهور .

منطقة ٢ . محاصيل البساتين ، الفواكه ، البطاطس ، الطماق .

— الزراعة الكثيفة مع انتاج الألبان الكثيف .

منطقة ٣ . منتجات الألبان ، ماشية اللحوم ، أغنام الضأن ، محاصيل

العلف ، المشوفان والكتان .

منطقة ٤ . الزراعة العامة — الحبوب ، الدبس ، والماشية .

— الزراعة الواسعة .

منطقة ٥ . حبوب الخبز ، والكتان للزيت .

— المراعى الواسعة .

منطقة ٦ . الماشية ، والخيل ، والغنم ، اللحوم المدخنة والمبردة

والمعلبة ، العظام والجلود والدهن .

— الغابات .

منطقة ٧ . أبعد المناطق ، الغابات .

والتتابع الحلقى للمحاصيل حول المدن لا يمكن الا أن يؤثر على تركيب

السكان ، فيجد كولب وبرنر علاقة وثيقة بين نوع المحصول وكثافة السكان .

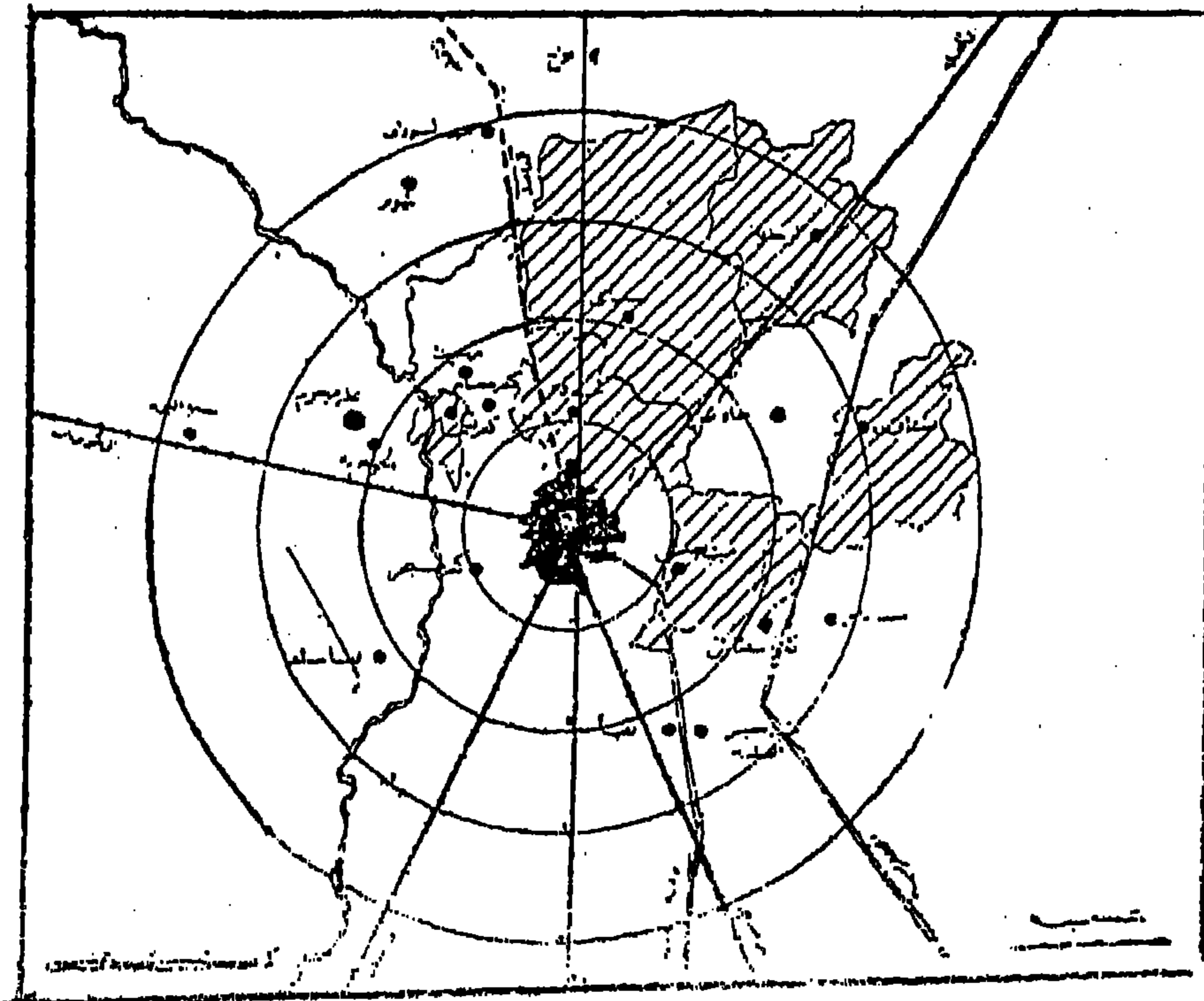
قالصاف الأول الذى تسوده فلاحه البساتين يعنى مجتمعات ملمومة بدرجة أكبر ، وكثافات سكانية أعلى ، واحتكاكا واتصالات أكثر مع المدينة . بينما زراعة الحبوب فى الصفوف الخارجية تعنى كثافة سكان أقل . وحول شتتجارت ، العاصمة المحلفة للاندسكيب اقتصادى ، تقل كثافة السكان العامة كلما ابتعدنا عنها .

وفى دراسة دونالد بوج Bogue الشهيرة عن السيادة والانحدار المتروبوليتانى التى اجراها على ٧٦ مدينة كبرى فى الولايات المتحدة ، وجد أن كثافة السكان تقل كلما ابتعدنا عن المدينة المتروبوليس . فكانت هذه الكثافة عالية فى النطاق الأول (- ٢٥ ميلا) ، ولكنها تنخفض بشدة بعدها . فكانت الكثافة تعادل ٧ أمثال ما هى عليه لكل ظهير المدينة . بينما كانت فى النطاق الخارجى (+ ١٦٥ ميلا) لا تعادل الا $\frac{1}{3}$ كثافة الظهير عامة . كذلك وجد أن سكان المدن والريف غير الزراعيين nonfarm كانوا أكثر تركزا قرب المدينة من السكان الزراعيين . وكذلك كانت المدن الكبرى (+ ٥٠٠ الف) تمتاز بكثافات أعلى على كل الأبعاد من المدن الأصغر .

وحول طنطا وجد المؤلف علاقة قوية بين زراعة الخضروات والفواكه وكثرة الأولاد فى السكان . فهذه الزراعة تحتاج الى عمل غزير بصور أكثر من المحاصيل العامة ، ومن الأفضل من العمل الصغير - الأولاد - ليعرق بين المحصول دون أن يصيبه . فالخضروات - كالقطن - لها انتخااب سننى معين يشجع على ارتفاع المواليد . والجدول يعطى النسب المثوية لفئة السن - ١٥ لكل النواحي التى تقع فى حدود ١٠ كم من طنطا . والمجموعة (أ) هى المنتجة للخضروات ، وفيها ترتفع نسبة الصغار ، بعكس المجموعة (ب) التى لا تنتج الخضروات بنسبة غير عادية . ولما كانت أقرب القرى

من المدينة هي أكثرها انصرافا الى الخضروات لأن هناك نسبة كبيرة
بين المسافة ما بين القرية والمدينة (المذكورة بين الأقواس) وبين نسبة
انصراف في السكان في المجموعة (أ) .

المجموعة (أ)		المجموعة (ب)	
تخافة (١)	٣٩ و ٧	كفر عصام (٢)	٣٠ و ٤
ميت حبيش (١ و ٥)	٣٩ و ٧	الجوهريه (٣)	٢٣ و ٨
البحرية		ميت حبيش (٤)	٣٦ و ١
كفر الحما (٢)	٣٩ و ٩	القبليّة	
سبرباي (٣)	٤٠ و ٤	اخناواي (٤)	٢٦ و ٨
اشناواي (٥ و ٢)	٣٩ و ٤	نفيا (٤)	٣٦ و ٥
الرجدية (٦ و ١)	٣٩ و ١	ميت السودان (٧)	٢٧ و ٠
		شوبر (٦ و ٥)	٣٧ و ٥
		شبرا النملة (٦ و ٥)	٣٧ و ٢
		فيثاسليم (٣ و ٥)	٣٨ و ٠
		كفر سبطاس (٣ و ٥)	٢٨ و ٠
		خرسيت (٣)	٣٨ و ٦
		محلة مرحوم (٣ و ٥)	٢٨ و ٩
		سبطاس (٤ و ٥)	٢٨ و ٩
		نواج (٨)	٣٩ و ٠



شكل ٣٢ - منطقة زراعة الخضار والفاكهة حول منطعا

وانذا كان النظام الحلقى بارزا للعيان حول المدينة الواحدة ، فحيث تتعدد المدن وتتقارب فى شكل أقاليم مدن متصلة يمكن أن نتكشف هذا النظام حولها على نطاق اقليمى كبير أو شبه قارى . وفى غرب أوروبا يمكن اعتبار هولنده والمدنمرك حلقة فلاحية البساتين والخضروات والألبان لبريطانيا ، تحيط بها حلقة خارجية للحبوب فى شرق القارة . فكما يقول تريكار أن هولنده والمدنمرك هما «banlieue d'élevage de la Grande Bretagne» .

وبالمثل يمكن اعتبار شمال شرق الولايات المتحدة صورة معكوسة فى المرآة enantio-morph ، mirror-image لغرب أوروبا فى هذا الصدد - وفى غيره فى الواقع - حتى ليمن اعتبار هذه الشريحة من المقسرة الأمريكية بمثابة «أوروبا الصغرى» . فالنواة المدنية فى النطاق الصناعى تقابل بريطانيا ، ثم تاتى منطقة الفواكه والخضروات حول البحيرات (نطاق الفاكهة) ، ثم نطاق الدبس ومراعى الألبان ممتدا حتى نهاية البحيرات ، ثم أخيرا نطاق القمح الربيعى فى المبرارى . وفى داخل نطاق مراعى الألبان هناك ميل الى التخصص المكانى - وان يكن غير صارم أو تام - أما فى انتاج اللبن الطازج أو الزبد أو الجبن . فلضرورة سرعة نقل اللبن الطازج الى المدن فى الشرق ، كان القطاع الأقرب من النطاق يبرز فى انتاجه . أما نقل الجبن فليس مستعجلا ، ولذلك يسود فى غرب النطاق خاصة وسكونسين أكبر منتج . أما الزبد فهو بطبيعته بين بين ، ولذا يسود فى الوسط . وكل هذا الترتيب المكانى للانتاج الزراعى والرعى من الشرق الى الغرب يتحدد تحت ضبط عامل حاسم هو تكديس الحياة المتروبوليتانية فى الشرق .

ولكن اثر المدينة القوى على تشكيل الزراعة لا يقتصر على ما حول المدينة الواحدة أو مناطق المدينة المتصلة ، بل ان المدن تؤثر كذلك على الزراعة فى مناطق بعيدة تماما عنها ولا تحف بها ، وتشجع على نشأة أقاليم (م ٢٣ - جغرافية المدن)

متخصصة لا تنتج لسوق مدينة معينة وانما لسوق وطنية تمتاز بضخامة استهلاكها للخضروات والفواكه والأزهار . مثال ذلك في فرنسا : ساحل بريتاني ، الجيروندي ، الجارون الأوسط ، الرون الأوسط والأدنى ، بروفانس والريفيرا ، كلها تحولت الى زراعات المدن منذ ١٦ قرن . ولقد كان أساس اقتصاد فوكليز Vaucluse حتى بداية القرن ١٩ هو الحبوب وقليل من العلف والكروم والتوت . ولكن منذ السكة الحديدية انقلبت الى الخضروات سوق باريس حتى وأدت خضروات صوباتها الزجاجية . ويؤدي نمو المدن الى تغير أنواع الخضروات في مثل هذه الأقاليم . مثلا أصبحت البطاطم تحتل المرتبة الأولى بعد أن كانت للأسبارجس asperges . ويمتد أثر سوق المدن الفرنسية الى سهل متيجة بالجزائر والى الواجهة الأطلسية للمغرب . وفى مصر يمتد أثر سوق القاهرة الى فواكه وخضروات البرلس شمالا .

٢ - الصناعة

نظرا لأن التخصص غالب فى الصناعة ، فان معظم علاقاتها هى مع جهات بعيدة قد تتخطى حدود اقليمها دون أن تمسه . والصناعة كذلك وظيفه حديثة لم يطل بها الوقت لتضرب بجذورها وفروعها فى اقليم المدينة . لهذا كان الدور الاقليمى فى الصناعة محدودا وفى بعض الأحيان فاقدا . ولكن هذه الحقيقة بولغ فى تصويرها . وقد رأينا ديكنسون يصر على الدور الاقليمى للصناعة . والصناعة قد تبدأ فى مدن متخصصة ، كما حدث فى بريطانيا ، فتبدأ بلا علاقة عضوية مع ريفها . وقد كان هذا نتيجة لظهورها على حقول الفحم : وشجع على تخصيصها الكامل صغر مساحة الجزيرة مما جعل تباعد المدن صغيرا - عشرات الأميال عادة - ويمكن لانصراف بعضها الى الصناعة واعتماد ريفها فى خدماته الاقليمية على مدينة اخرى

مجاورة . ولكن مع توطد المدينة الصناعية مع الزمن ، لا تلبث أن تنسى علاقات اقليمية بدرجة أو بأخرى مع ريفها .

وقد أدى حيل الصناعة الآن الى الانتقال من المدينة الى اطرافها الريفية للاستفادة من سعة المكان وانخفاض الضرائب وسعر الأرض ، أدى هذا الى جذب المدينة الصناعية المتخصصة باطراد الى الاطوار الاقليمية والريفية وتقوية علاقاتهما المتبادلة . ونحن نعرف أن ليون قد أحالت صناعاتها ومصانعها الى ريفها ومدن ريفها المحيط حتى خلقت شبكة من العلاقات الاقتصادية بينها وبين ريفها ترقى الى خلق اقليم اقتصادي كامل يرادف اقليم المدينة . وكما يقول بيير جورج إن ليون هي التي خلقت اقليمها وليس العكس :

«C'est Lyon qui a construit sa région.. Ce n'est pas la région qui c'est donné une capitale.»

والواقع أنه في كثير من المناطق الصناعية المتخصصة بدأ التخصص. يأخذ شكلا اقليميا على أساس « خط التجميع assembly-line basis » كما في صناعة السيارات في دترويت . فأجزاء السيارة المختلفة تصنع في مدن مختلفة مبعثرة في ولايات متشجن ، انديانا ، أوهايو ، والينوى ، ثم بفضل المواصلات الدقيقة تنقل الى دترويت للتجميع . أي أصبحت المدن المختلفة في هذا النظام الاقليمي كالأقسام في المصنع الواحد سابقا ، وشرابيين المواصلات بينها مثل « السير المتحرك conveyor belt » داخل المصنع . وقد وجد بوج أن قيمة الصناعات في المدينة ونطاقها المباشر تبلغ نحو ضعف متوسط قيمتها في بقية أجزاء ظهيرها .

هذا عن المدن المتخصصة . ولكن في حالات أخرى قد تبدأ الصناعة من مدينة وطيدة تلعب من قديم دور المركز الاقليمي وعاصمة الخدمات ، فبنا

لا يمكن للصناعة أن تتجاهل وظيفتها الاقليمية . مثال ذلك ألمانيا حيث كانت غاصة بالمدن التاريخية والعواصم الاقتصادية والسياسية قبل التصنيع ، فلما دخلتها الصناعة كان التوجيه الاقليمي للصناعة شيئاً طبيعياً كما فى شتتجارت وميونخ وكولونى وليبزج .

كذلك فى الغرب الأوسط الأمريكى كان نمو الصناعة يصدر عن الاطار الاقليمي . فقد مرت مدن هذا النطاق كجبهة ريادة وتعمير فى ثلاث مراحل : مرحلة المنشأة فى القرن ١٩ على الأنهار حيث جذبت اليها المسكك الحديدية ولعبت دور مراكز الجمع والتوزيع لأقاليمها الريفية كوسيط بينها وبين الشرق مركز الأساس والنواة ، مرحلة الصناعة منذ أواخر القرن حين بدأت تنمى صناعاتها الخاصة بعد أن كانت تستورد مصنوعات الشرق لأقاليمها ، وقد قام هذا الدور أساساً فى الاطار الاقليمي وساعد عليه انفساح القارة الكبير مما باعد بين المدن بمئات الأميال ، أما الدور الثالث فبدأ منذ القرن الحالى وفيه نضجت هذه المدن الى عواصم اقليمية متروبوليتانية حقيقية واستقلت مالياً عن مدن الشرق ، ولكن ظل الدور الاقليمي فى صناعاتها مميزة واضحة .

هكذا ، فيما عدا المدن المتخصصة جداً ، تلعب أغلب المدن دور المصنع لأقاليمها الريفى . ولقد قسمنا هذا الدور الى ما قبل المزرعة وما بعدها ، أى على الترتيب تصنيع خامات مستوردة من مراكز أخرى لتوزيعها على الاقليم الريفى ، وتصنيع خامات الريف الزراعية للاستهلاك المحلى أو التصدير . وفى كلتا المرحلتين لا يمكن لصناعة المدينة أن تفلت من أثر التوجيه الريفى الاقليمي . فخامات الريف وحاجاته تحدد شخصية المدينة صناعياً . مثلاً دسوق فى صناعة السواقي انما تستمد الخام من ريف الدلتا الشمالى وتنتج لسوقه الذى يحتاج الى رفع المياه لعدم كفاية الري بالراحة دائماً .

وبالمثل صناعات التربينات ذات القوة العالية فى جرينويل ، هى تحت توجيه الحاجة اليها فى محطات الالب الكهربائية (المستترالات) • وصناعات الزيوت فى طنطا وكفر الزيات انعكاس لخام الاقليم الريفى ، البذرة •

فبالخلاصة أنه رغم أن الصناعة لا تلعب دورا كبيرا فى تنظيم وتحديد المدن للأقاليم الريفية ، الا أنه لا ينبغى أن نهمله أو ألا نقدره حق قدره •

٣ - التجارة

التجارة بلا ريب أهم أوجه للعلاقة الوظيفية بين المدينة والاقليم • ولما كان من المستحيل ماديا واقتصاديا أن تتعامل كل نقطة على سطح الاقليم مع كل نقطة أخرى وتتصل بها مباشرة ، فقد أصبح التركيز ضرورة • فالمدينة هى وسيط الاتصال والتعامل بين أجزاء الريف المشتت المترامى بعضها البعض ، وبينها وبين الأقاليم الريفية الأخرى ومدنها • فالدور التجارى للمدينة هو الذى يجعلها بصورة مباشرة « أداة تكامل » الاقليم الريفى • ويجعله « اقليما وظيفيا functional region » بالمعنى المباشر • والجمع والتوزيع هما أوجه هذا النشاط الاقليمى ، ولكن ربما كان التوزيع هو الأهم والأشيع • ويمكن أن نحدد تجارة المدينة الاقليمية فى ثلاثة أدوار : دور المتجر أو سوق التجزئة ، ودور سوق الماشية ، ودور المستودع أو سوق الجملة •

(١) سوق التجزئة : فاما دور المتجر أو سوق التجزئة فمحل أكثر منه اقليميا أصلا • ولكن سكان الريف الأقرب لا يجدون كل حاجاتهم الشرائية فى القرية ، ولذا يستكملون الأهم منها برحلة يومية أو فترية الى المدينة • وكثير من محلات المدينة يتلقى طلبات التجزئة من سكان الريف المجاور ويوصلها الى المنازل بالسيارات • وبالعكس يفضل كثير من الريفيين بيع

منتجاتهم خاصة من الألبان والزبد والخضروات الى المستهلك في المدينة مباشرة .
في رحلة يومية .

ولكن تجارة التجزئة هذه لابد أن تكون محدودة في كميتها ومداهها ..
بحكم عامل المسافة والزمن . والتكاليف والمجهود . ولهذا فان هذه التجارة
لا تنصرف الى الضروريات اليومية الدائمة والعاجلة والتسهيلات الرخيصة
التي تختص بها كل القرى بجانب المدن . فهي اذن تقتصر على السلع
الأكثر كمالية والأثمن قيمة ، وكلما كانت السلعة أغلى وأثمن كلما كان مدى
الحركة اليها أكبر . ولهذا فمع زيادة المسافة عن المدينة لا يأتي للشراء
الا الأغنياء نسبيا ، وكلما كان العميل أغنى كلما انتقل الى المدن الأكبر والأبعد
للشراء . أي أن سوق القطاعي للمدينة تزداد مع زيادة حجم هذه المدينة .
ولكن يلاحظ أن كثافة هذه السوق تقل كلما بعدنا عن المدينة حتى تقتصر على
نقط مبعثرة تمثل القادرين على التكلفة أو المشقة الاضافية . وقد وجد بوج
أن تجارة المدينة المتروبوليس في التجزئة تزيد عنها في النطائين الأولين
المحيطين بها من ظهيرها بنسبة ٥٠٪ ، وتعادل ضعف مبيعاتها في النطائين
الخارجين من الظهير . أي أن مشتريات الريفيين من المدينة تتوقف أساسا
على الحجم والمسافة .

وقد حاول البعض وضع قانون اقتصادي يعبر عن هذه الحقيقة .
فوضع ريلي Reilly « قانون جاذبية القطاعي » . وهو أنه « تمتد مدينتان
حلة أصغر بنسبة سكانهما وبنسبة عكسية مع مربع المسافة » . وهناك قانون
وضعه شوي Scheu ولكنه بدائي نوعا ، ومؤداه أن بيع السلع من منطقة
انتاج يتناقص بنسبة مكعب المسافة .

وهذا يدل على حقيقة هامة وهي أن تداخل مناطق نفوذ المدن أقل مما
نتصور عادة . وعلى العموم فكنتيجة لتخلخل كثافة وحدة السوق مع المسافة

مكتثرا ما تجد البيوت والمحلات التجارية فى المدينة أن قبول مثل هذه الطلبات يمثل عملية خاسرة غير اقتصادية. لندرتها وتطوحيها ، برغم رفع أجرة التوصيل . ولهذا اتبعت بعض محلات المدينة سياسة رفض هذه الطلبات، بمعنى آخر « لم » منطقة نشاطها ، فارتفعت الأرباح .

وهذا بدوره يدل على أن حدود منطقة نفوذ المدينة فى تجارة التجزئة لا يمكن أن تنفسح بلا ضابط . ولهذا فنطاق التجزئة حول المدينة من أضييق النطاقات : نحو ١٠ - ٢٥ كم حول أورياك Aurillac فى هضبة فرنسا الوسطى ، ٢٠ - ٣٠ حول ليدز ، ٥٠ حول سولت ليك سيقى فى الغرب الأمريكى . ولكن من الناحية الأخرى يعوض هذا التحديد ، أن نفوذ المدينة فيه يكاد يكون مطلقا طاغيا ، وليس هناك أى وجه لمنافسة مدينة أخرى لها فيه .

(ب) سوق الحيوان : أما عن دور سوق الحيوان ، فالأقليم الريفى كان عادة يجد فى مدينته مجال تصريف فائضه الحيوانى ، وكانت أسواق الماشية التقليدية تقام فى المدينة . ولكن مدى الجمع لهذه السوق محدود عامة لا يزيد عن مدى سوق التجزئة الا قليلا . ويشبه تسويق الجبن فى هذا تسويق الحيوان . ومع السيارة ، أصبح تجار الحيوان وسماسته الآن ينتقلون الى القرى رأسا لشراء وجمع الحيوانات لاستهلاك المدينة . وبهذا أخذت أسواق الحيوان تختفى من المدن ، الا فى مناطق الاقتصاد القديم . وتمثل شيكاغو حالة خاصة متخصصة ، فقد أثبتت الدراسة أن نطاقا إقليميا واسعا يسوق أكثر من ٥٠٪ من أبقاره وخنزيره فى المدينة .

(ج) تجارة الجملة : أما تجارة الجملة فهى بلا شك أهم وظيفة إقليمية تجارية للمدينة . وبفضلها تلعب المدينة دور مكتب الأعمال

bureau d'affaires. ودور المستودع *entrepôt* أو الوساطة والتوزيع للاقليم الريفى . فالمدينة هى التى تتولى توفير حاجات الريف التجارية وتبيعها بالجملة للقوى والعزب والمدن الصغرى فيه . وقد تكون هذه السلع من انتاج المدينة نفسها بصورة اولية او ثانوية . ولكن مع تخصص كثير من المدن ، لا يمكنها أن توفر كل حاجات الريف الا بالاستيراد والشراء من مدن أو أقاليم أخرى . وتصبح المدينة مقرا للمندوبى محلات الجملة ، ينبثون منه فى أنحاء الاقليم الريفى كتجار جائلين «commercial travellers» ، *voyageurs de commerce* ، معهم عينات السلع يعرضونها على تجار التجزئة ويأخذون منهم الأوامر والطلبات ويتعهدون بتوريدها . كذلك هى بنوك المدينة التى تقوم بتمويل الريف وضمان محاصيله . وهذا الدور أساسى فى تنظيم المجتمع الاقليمى اقتصاديا .

ويمكن أن نحدد نطاق نفوذ المدينة فيه بمقاييس عدة منها مدى حركة التجار الجائلين والمندوبين أو بمدى الخدمات المصرفية التى تقوم بها المدينة. لسكان الاقليم . ويمتاز هذا النطاق بأنه واسع جدا اذا قيس بنطاق تجارة التجزئة مثلا . فهو فى ليدز ٥٠ كم ، ولكنه يصل فى المناطق المخلخلة السكان القليلة المدن الى آفاق أبعد : ٢٥٠ كم فى أورياك ، ٥٠٠ كم فى سولت ليك سیتی .

وهنا تبدو حقيقة هامة : بينما يقل مدى الاختلاف فى امتداد نطاق نفوذ المدينة فى تجارة التجزئة ، يشتد هذا الفارق جدا فى تجارة الجملة . أى أنه كلما ارتقت الخدمة فى المستوى الفنى والحضارى وكانت أعلى وأكثر تعقدا ، كانت اختلافات مداها بين المدن المختلفة أشد واكبر . ولكن اذا كان مجال نفوذ الجملة واسعا الى هذا الحد ، فانه بعيد عن أن يكون مطلقا .

بل تتنازعه المدن المتجاورة فيما بينها بشدة ، وتقل قبضة المدينة على أطرافه مع المسافة .

فالدراسات التي أجريت على تجارة الجملة لمؤسسة أدوات كهربائية ، وأخرى لمركز لتجارة البيض والدواجن في لوفيل كنتكي تبين بوضوح أن تركيز الزبائن ، ومجموع الطلبات ، وعددها ، كلها تقل مع المسافة عن المدينة . ولكن على العكس يزداد حجم الطلب الواحد . كذلك أثبتت دراسة فوائد وأرباح السلفيات التي تقاضتها البنوك من عملائها في الولايات المتحدة في ١٩٢٨ أنها كانت تتناسب تناسباً عكسياً مع حجم المدينة ، ثم طردياً مع المسافة عن المدينة .

تركيب اقليم المدينة

في دراستنا للعلاقات بين المدينة والريف كانت هناك دائماً فكرة موجّهة ، وهي أن لكل مدينة صغرت أو كبرت مساحة من الريف تتبعها أو تخدمها tributary or service area ، أشرنا إليها دون تحديد باقليم المدينة city region . وهو منطقة نفوذ المدينة أو مجال المدينة urban field كما عند سميلز . وإذا كان تعبير اقاليم المدينة واضحاً في أداء هذا المعنى ، فإن له عيباً وهو أنه يختلط في الذهن بتعبير « اقاليم المدن régions urbaines » بمعنى تقسيم سطح الأرض الى اقاليم مدنية متميزة ، ولو أن هذه المشكلة أقل وضوحاً في اللغة العربية منها في اللغات الأجنبية ، حيث يقترح سور مثلاً قصر اللفظ السابق على معنى منطقة نفوذ المدينة ، وتخصيص regions de villes لأقاليم المدن العامة .

ومن ناحية أخرى يستعمل البعض كلمة ظهير - هنترلاند -

كمترادف لاقليم المدينة • على أن البعض الآخر يقصر كلمة هنترلاند على اقليم الميناء • ولكن فان كليف الذى درس مشكلة اسم الهنترلاند يرى فى هذا القصر قصورا ، وأن فكرة الجبهة المائية ليست بضرورية له ويمكن أن ينصرف الى المواقع الداخلية أيضا • أما البذين يقصرون الهنترلاند على الموانى ، فيضطرون الى استخدام لفظة أخرى لاقليم المدينة الداخلية • فيطلق عليه اليكس الكلمة الألمانية الأوملاند umland (الأرض التى حول) • وقد كان هو أول جغرافى يستخدم هذه الكلمة فى الكتابة الجغرافية ، ولو أنه لم يكن أول من ابتدعها • ولكن يشعر كثير من الجغرافيين أن الأوملاند نطساق أضيق كثيرا من اقليم المدينة بالمعنى الكامل ، وأنه ليس الا الشريط الريفى المحيط مباشرة بالمدينة ، أى « ظاهر » المدينة كما فى العربية • فظواهر المدينة (اوملاند) وحدة أقل بكثير من ظهيرها (الهنترلاند) •

وأيا كان فكلمة اقليم المدينة city region أصبحت واضحة الدلالة واستقرت كمنطقة نفوذ المدينة ، كاقليم المدينة الوظيفى • وينبغى لنا الآن مزيد من التفصيل فى عناصر أربعة فى تركيبه : طبيعته ، شكله ، حدوده ، أقسامه •

طبيعة الاقليم

اقليم المدينة مركب يتألف من عدة طبقات مترابطة فوق - أو داخل - بعضها البعض • كل طبقة تمثل خدمة أو نشاطا أو علاقة مما يتصل بين المدينة وريفها • وليس من الضرورى - أو الممكن - أن تتفق حدود كل طبقة مع الأخرى ، بل هناك تفاوت كبير فى الامتداد والاتجاه • فمن حيث الامتداد ، رأينا أن أبعدا مدى هى حركة انتشار الصحف المحلية خاصة اليومية ، وأقل منها قليلا تجارة الجملة ، وربما أتت الخدمات الادارية والثقافية بعد.

ذلك ، أما نطاق سوق الحيوان وسوق التجزئة فأقل بكثير ويمثل عادة أصغر امتداد .

أما من حيث الاتجاه فليس ضروريا أن تتوافق هذه الطبقات أو أن تتفق محاورها dissymétrie . فمثلا حدود نطاق توزيع الصحافة وتجارة الجملة حول أورياك تجنب كلية نحو المغرب والجنوب الغربى حتى تصل الى الجيرونند والملوت والتارن ، بينما هى ضيقة مختنقة نحو الشمال والشرق . هذا بينما الخدمات الأخرى أقرب الى الانتظام . ولا ننتظر أن منطقة خدمة المدرسة الثانوية تتفق تماما مع منطقة خدمة المستشفى أو منطقة التجزئة .

ومعنى ذلك أن منطقة نفوذ كل خدمة أو سلعة ينبغى أن تحقق وتحدد على حدة . والمجموع العام لها هو اقليم المدينة ، نحصل عليه بأن نأخذ المتوسط العام ، لهذه الآفاق المتفاوتة وذلك بالتقريب على المورق الشفاف . أى أن اقليم المدينة لا يحدد بصرامة ، وفيه لابد قدر من العشوائية . ومع ذلك فمن الحقيقة أن حدود هذه الآفاق المختلفة كثيرا ما تتفق فى الواقع . والسبب فى هذا قد يكون ببساطة ترابط بعض خدمات أو سلع معينة كترابط الشراء والتسوق والترفيه والاستشارات الطبية أو القضائية ، فيقوم بها المرء مرة واحدة فى رحلة واحدة . ومع ذلك فهناك وظائف أقل ترابطا كالتعليم والشراء ولكنها تبدى كثيرا من الاتفاق فى حدود نفوذها ، وهنا يرجع السبب الى اشتراكهما فى أسس عامة من المواصلات وظروف التنافس بين المدن المتجاورة . وبالمثل يجد ريلى Reilly فى دراسة عن تكساس أن توزيع الصحف من المدن يميل الى التناقص بنفس معدل تناقص تجارة التجزئة .

هذا وأخيرا قد يقع اقليم مدينة « أولى » برمته فى منطقة نفوذ ، فى

ظل اقليم مدينة أخرى أعظم ، أى فى اقليمها « الثانوى » ، وربما تكون هذه بدورها فى ظل الاقليم الثانوى لمدينة أعظم وأعظم ، وهكذا . فاقليم المدينة لا يشمل بالضرورة ريفا فقط وانما مجموعة من المدن الأصغر على مختلف المستويات ، فيها تبدو المدينة الكبرى « كملكة بين المدن » .

المشكل

أما شكلا فاقليم المدينة عند تينن دائرى نظريا ، ولكنه يتحول الى سداسى عند كريستالر - أيضا نظريا . على أنه فى الواقع يبتعد كثيرا عن ذلك بتأثير التضاريس والمواصلات وتداخل اقاليم المدن المتجاورة . فالعقبات الطبيعية يمكنها أن تعزل وتبعد مناطق تقع قريبا من المدينة نسبيا . فالأودية والجبال تشكل تطويلا أو تعريضا . مثلا فى كاليفورنيا المطولية (١٢٥٠ ميلا) تتفطح اقاليم أسواق المدن على المحور الطولى وتنبعج على العرضى ، ولو كانت الولاية أكثر عرضا لتقلص السوق من الشمال والجنوب . بالمثل فى فلوريدا : فمدينة اتلانتا عاصمة جورجيا هى مدينة السوق لفلوريدا ، ولهذا يأخذ اقليمها شكلا مستطيلا .

أما شرايين المواصلات فغالبا ما تعد نفوذ المدينة على طولها الى أبعاد خاصة ، كاشطرة ضيقة فى حالة الطرق ، أو كبقع منفصلة حول المحطات فى حالة السكك الحديدية . وصورة السكك الحديدية حول المدينة أقرب عادة الى شكل تروس العجلة منها الى الشبكة بمعنى الكلمة . وكثيرا ما يكون وجود كوبرى أو عدمه سببا فى توسيع أو كبت نطاق نفوذ المدينة فى هذا الاتجاه أو ذاك . مثال ذلك : عدم وفرة الكبارى على نهر التيز جعل اقليم مدينة مدلزبره يقع جنوب النهر ، بينما مناطق قريبة جدا من المدينة لا تدخل فيه لأنها على الضفة الأخرى .

أما تداخل اقاليم المدن المختلفة . فإن الصراع بين المدن المتجاورة

يعيد تشكيل حدود أقاليمها • فمثلا كان لسانت لويس اقليم متروبوليتانى واسع ، ثم تضاعف بعد أن اقتطعت أجزاء منه بظهور مدن جديدة مثل شيكاغو و كانساس سيتى • كذلك قد يشطر اقليم المدينة الواحدة الى اقليمين منفصلين • وقد ميز فان كليف بالفعل بين نوعين من الظهير : المتصل والمنقطع discontinuous • فالمنقطع يوجد حيث يكون لاقليم علاقة وثيقة بمدينة ولكن يعترضه قطاع ليس له اهتمام بتلك المدينة • مثلا كولبس ، أوهايو ، هى فى الظهير المنقطع لمدينة نيويورك • كذلك مدن شرق الولايات المتحدة لها سوق فى كاليفورنيا بفضل قناة بنما ، ولكنها مطرودة من الغرب الأوسط بأقاليم مدنه المباشرة • فأقليم المدينة هنا ممزق مشطور قاريا • وهكذا نرى أن العوامل الجغرافية تؤثر فى شكل الاقليم المتروبوليتانى ولو أنه أساسا ظاهرة حضارية •

حدود الاقليم

أما عن حدود اقليم المدينة وأبعاده فمغاوثة جدا بحسب أهمية المدينة ، وطبيعة المنطقة وتطور المواصلات • فمع التحفظات الخاصة بالحجم ، كلما كبرت المدينة كلما كان نطاق نفوذها أكبر بوجه عام • وهيراركية أقدار المدن تقابلها الى حد كبير هيراركية فى أحجام أقاليمها الوظيفية • فمثلا فى أكثر من معنى قد يمكن أن نعد فرنسا برمتها ضاحية لباريس !
«... de certains points de vue, toute la France peut apparaitre un peu comme la banlieue de Paris».

أما طبيعة المنطقة فالتضاريس وكثافة السكان قد تفرض على اقليم المدينة اتساعا خاصا • فمثلا بصورة عامة تمتاز المدن فى فرنسا وغرب أوروبا بأقاليم أضيق منها فى أمريكا لاختلاف المقياس القارى وتاريخ العمران بينهما • وفى داخل الولايات المتحدة نفسها نجد أقاليم المدن

الشرقية أضيق مساحة من الغربية رغم ضآلة المراكز الغربية النسبية ولكنها تستخدم عديدا أكبر من السكان ، والسبب هو تكديس المدن في الشرق وتخلخلها وتباعديها في الغرب مما يعلى عليها أن تستخدم مناطق فسيحة جدا وإن يكن بكفاءة منقوصة . خذ دنفر مثلا : فهي تتبعها منطقة واسعة جدا لأنها واحدة من قلة معدودة من المدن في الغرب . أو قارن سولت ليك سييتي المسائلة بأي مدينة في بريطانيا : فيقدر تشونسي هاريس مساحة إقليم هذه المدينة بنحو ١٨٥ ألف ميل في يوتاه وجنوب أيداهو وشرق نيفادا وجنوب غرب ويومنج ويضم من السكان ٨٩٠ ألفا فقط ، بينما مساحة انجلترا كلها ٥١ ألف ميل^٢ وسكانها ٤٠ مليونا . وغالبا ما تمتاز أقاليم المدن المكثسة بالتداخل ، أي يصبح أمام سكان الريف المتنازع عليه أكثر من مجال للتوجه ، بينما بين أقاليم المدن المنساحة جدا توجد مناطق فراغ لا تجد خدمة من هذه المدينة أو تلك .

أما عن المواصلات فهي العامل الحاسم في تحديد مدى اشباع rayon de service المدينة . وللمواصلات جانبان ، الوقت والتكاليف ، والأول أهم في حركة الأشخاص ، والثانية في حركة البضائع الثقيلة خاصة المواد الأولية . وعنصر الوقت أهم عامة لأنه الذي يضبط الحركة اليومية بين المدينة وريفها : الانتقالات الى المدينة للتسويق والشراء والعمل اليومي والتردد على الجامعة أو المدرسة وعلى الملاءي ، وانتشار الصحف ، وزيادة الاطباء ٠٠٠ الخ . والمهم في كل هذا ليست مواصلات المسافات البعيدة ولكن مسافات المدى القصير التي تخدم المدينة وريفها فعلا .

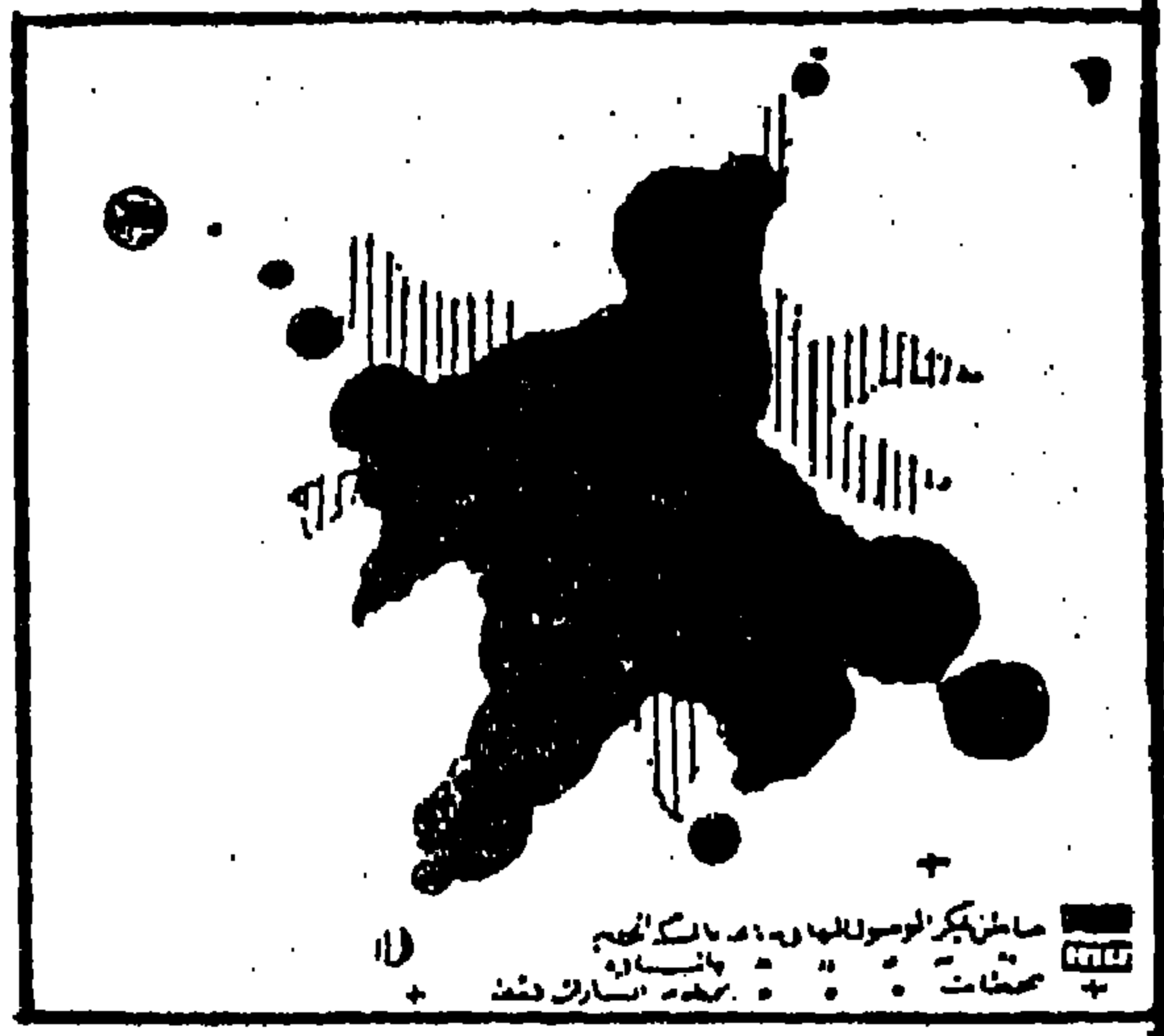
...

ولهذا فلكي نحدد مدى نفوذ المدينة في تاريخ معين ، ينبغي أن نرسم لها خريطة لخطوط الأزمان المتساوية isochrones ، أي النقط التي يمكن الوصول اليها من المدينة في زمن معلوم ، وهذه هي الطريقة التي

ابتدعها وطورها تالو . وقد تطورت خريطة الأيسوكرون مع تطور وسائل النقل . ففي عصر الخيل والعربات كانت خطوط الأزمان المتساوية ترسم حول المدن دوائر حلقة تقريبا ، اذ كانت الحركة موزعة في كل الاتجاهات بنفس الكفاءة - أو البطاء - الا حيث تعترض عقبات أرضية أو مائية . ولم يكن يشذ الا المطرق الكبرى - طرق البريد - المخصصة للاتصالات بين المدن وبعضها البعض ، ومن ثم كانت قليلة الأهمية في تحديد المدى الاقليمي . ومع القطار انقلبت الصورة تماما : فقد التوت خطوط الأزمان المتساوية على شكل أطراف الأخطبوط على طول الخطوط نفسها ، ثم تتحلل في كل اتجاه الى مجموعة أصغر وأصغر من الدوائر حول المحطات . وكل دائرة تمثل الرحلة بالسكة الحديدية الى المحطة ، مضافا اليها الرحلة على الأقدام أو بالعربة ابتداء من المحطة . أما السيارة فقد أعادت خطوط الأزمان المتساوية الى شكلها القديم المشبه دائري ، فبفضل تعدد شبكة الطرق يمكن السير في اتجاهات لم يكن يصلها القطار ، وهكذا عاد الوقت المطلوب مرة أخرى وظيفته للمسافة - على الأقل في البلاد القديمة حيث شبكة الطرق كثيفة بما فيه الكفاية .

وهكذا تصبح خريطة الأيسوكرون وثيقة اقليمية هامة حتى صارت أداة أساسية في التخطيط الاقليمي . وطريقة انشائها تكون بالاستعانة بجدول مواعيد الخطوط الحديدية والسيارات التي تخدم المسافات القصيرة ، فنحدد نقط الوقوف على بعد نصف ساعة ، ساعة ، وساعتين . . . الخ . من المدينة ونرسم مناطق حول نقط الوقوف هذه تحدد الزمن اللازم للوصول اليها بحساب سرعة ٤ كم في الساعة للراجل ، ١٢ كم لراكب الدراجة . ولكن الحصول على المعلومات اللازمة لخريطة الأيسوكرون ليس سهلا دائما . ولهذا قد تستعين بخرائط لخطوط الاتصال المتساوية أو أجور الرحلات المتساوية lignes d'égaux facilité d'accès, de prix de trajets égaux

وذلك بربط أزمان الرحلة مع عدد القطارات أو السيارات الخارج من المدينة الى اقليمها . ويمكن توضيح أهمية الحركة بخطوط مختلفة السمك . أما الخطوط الطوالى « فلا قيمة اقليمية لها .



شكل ٣٣ - خطوط الأيسوكرون حول ديجون (عن شابو)

اقسام اقليم المدينة

لا يمتد نفوذ المدينة على اقليمها كما حددنا حدوده بصورة متجانسة ثم ينتهى فجأة عند تلك الحدود . بل اهم حقيقة رأيناها فى تركيبه هى تناقص هذا النفوذ وتقلصه كلما بعدنا عن المدينة . ونفوذ المدينة غالباً طاف على الريف المباشر ثم يقل بالبعد . والواقع أنه حول كل مدينة معقولة الحجم ، منطقة داخلية لا منافس لسيادة المدينة عليها ولا بديل لسكانها عنها ، ثم حولها - بانقطاع فجائى نوعا - منطقة خارجية يقل فيها نفوذ المدينة ويتطلع سكانها اليها والى غيرها على السواء من أجل خدماتهم المركزية . وفى المدن الصغرى قد لا يوجد نطاق السيادة الداخلى اطلاقا ، وتشعر المدينة

بمنافسة المدن الأخرى فى جميع أجزاء اقليمها الريفى حتى أبوابها نفسها ،
ولكن الغالب هو أن الصفة الأساسية فى اقليم المدينة هى الانحدار . gradient

لهذا يقع اقليم المدينة فى عدة أقسام أو نطاقات - أقاليم الاقليم ان
شئت - متميزة بدرجة أو بأخرى . ولكن كلا من هذه الأقاليم الدائرية ينقسم
أيضا الى قطاعات مختلفة . ولهذا يمكن أن نميز بين التقسيم الحلقى وتقسيم
القطاعات .

١ - التقسيم الحلقى : هنا كان تقسيم شابو من أول وأنجح المحاولات ،
وليست التقسيمات الأخرى إلا تعديلا له ، ولكنها تختلف فى تحديد أين تنتهى
المدينة بالمعنى الصحيح وأين يبدأ اقليم المدينة ، كما يبين الخط الفاصل فى
الجدول . وعلى العموم فالصورة نظرية ، والحدود ليست واضحة تماما
وليست ثابتة ، بل هى تتوسع بنمو المدينة ، كما أنها تتفاوت فى أقطارها
بحسب ضخامة المدينة ، وبحسب نوع الحضارة ، فمثلا نجد مدى رحلة
أصحاب الاشتراكات فى السكة الحديدية حول المدن أوسع فى الولايات المتحدة
منه فى فرنسا . وفوق هذا فبعض المدن الصغرى ليس لها هذه الاطارات
تقريبا ، وهكذا .

ديكنسون Urban tract. المدينة	سور Agglomeration urbaine المدينة	شابو المدينة حتى الفوبورج
Rural-urban fringe. City settlement area. City trade area.	Proche banlieue Moyenne banlieue Zone interne. Zone externe.	Banlieue immediate Banlieue moyenne. Grande banlieue.

١ - الضاحية القريبة «Le faubourg, c'est encore la ville» .
ولكن بعد ذلك تمتد منطقة ليست تماما جزءا من المدينة بالمعنى الصحيح ،
اذ تنفصل عنها باماكن فضاء وحقول . وربما اعتبرنا هذا هو الريف من
عدة نواحي ، ومع ذلك فالسكان تحيا الى حد بعيد حياة المدينة ، فاليها
ينهبون لأعمالهم اليومية . فساكن الضاحية « banlieusard » الضواحي
يعيش حول المدن الكبرى حياة خاصة جدا ، فيغادر منزله في الصباح ولا يعود
اليه للغداء .

والمشكلة هي تحديد الاقليم ، لأن على اطراف المدن تتحول المنطقة
المبنية built-up area من كتلة متصلة الى شظايا وأذرع ممزقة مشتتة .
والحل هو أن أساس التحديد يتحول من التماسك والاستمرار الى الوظيفة
والاتصال accessibility . ويمكن الاستعانة بدلالة كثافة السكان في التحديد ،
ولو أنها لا تصلح كأساس كامل . فالمساحة البريطانية تتخذ ٦٤٠٠ نسمة
في الميل ٢ ، كحدود الرقع المدنية ، وكان جيفرسون قد اقترح للمدن الأمريكية
١٠٠٠٠ ر ، وفي باريس اتخذ كلوزيه Clozier رقم ٢٥٠ في الميل ٢
كالحد النهائي لنفوذ المدينة ضد الريف ، ١٢٥٠ كحد الرقعة المدنية
الملمومة . والدراسات الألمانية تشير الى أن الكثافة في المناطق المدنية الحقة
في ضواحي المدن Vororte نحو ٢٥٠٠ في الميل ٢ ، وأن كثافة ٢٥٠ هي
الحد الخارجى ضد الريف . وقد يمكن تحديد هذا النطاق بصفة عامة بأنه
يمتد ما بين الضواحي المتصلة والضواحي المنفصلة من المنطقة المبنية .

واللامح الوظيفية للنطاق واضحة . ففيه لا توجد محلات أو مخازن
كبرى ، لأن من السهل الشراء من المدينة لشدة قربها ، ولأننا أصلا ننتقل
اليها يوميا . وهذه الضاحية تمتد باستمرار الى آفاق أبعد ، فهي طلائع
المدينة في زحفها . وكثيرا ما تبني مبانيها بناء مؤقتا بنسيطا ثم لا تلبث أن

تزال وتحل محلها مبان حقه دائمة مع تقدم المدينة . ومن الناحية الديموغرافية ، تتبع الضاحية القرية حركة سكان المدينة ، فتتزايد بالهجرة ، بينما الريف المجاور يقفر باطراد . والجيوب الريفية التي تبقى فى تضاعيف الضاحية القريبة تمثل ريفاً متأثراً قوياً بالمدينة ، فتسوده زراعات الخضر والفواكه والزهور ، ويعطى الحقل محله للحديقة ، والمزرعة للفيلا . حتى التربة الأولية تتحول : « تصنع » التربة صنعا بواسطة المخصبات المستمدة من المدينة . وهكذا فان ظروف الحياة اصطناعية بالنسبة للمزروعات كما هى بالنسبة للسكان .

ب - الضاحية الوسطى ، أو منطقة سكنى المدينة . بعد الضاحية القريبة تبدأ منطقة لا تعد جزءاً من المدينة ، ولكنها تعتمد عليها اعتماداً مباشراً . وهى تمتد بقدر ما تسمح وسائل المواصلات . وتعد رحلة ساعة الحد الرئيسى للسفر اليومي لعمال المدينة ، وتقع ضواحي النوم dormitory على الخطوط الحديدية الرئيسية خارج المدن الكبرى فى حدود ٢٠ ميلاً . والرحلة الى المدينة ليست يومية ، ولكنها على فترات منتظمة ، يذهب فيها السكان لقضاء حاجاتهم الأكثر أهمية ويرتّبون مواعيدهم بحيث يمكنهم قضاء اليوم كله فى المدينة . وتقوم بيوت المدينة الكبيرة بالتوزيع اليومي فى هذه المنطقة ، وتنافس بذلك محلاتها المحلية الصغيرة منافسة شديدة .

ولكن هذه المنطقة ليست مجرد منطقة سكنى صناعية وسكنية ، بل هى تمد المدينة بالالبان والخضروات . وهى أيضاً مجال نزهة سكان المدينة فى نهاية الاسبوع لقربها ، وتنتعش فنادقها ومطاعمها بهم فى الصيف خاصة . وأحياناً يطرد « السياح » الزراع كما فى نيوانجلند حيث تتحول الزارع باطراد الى نزل للضيافة . والمنطقة كلها هى بحق « منطقة الجوار

«zone de voisinage» كما يسميها شابو . وينفرد سور بأن يجعل اقليم المدينة يبدأ بهذا النطاق ، أما ما سبقه فجزء من المدينة ، فهنا يبدأ المسكن الريفى وينتهى المسكن المدنى .

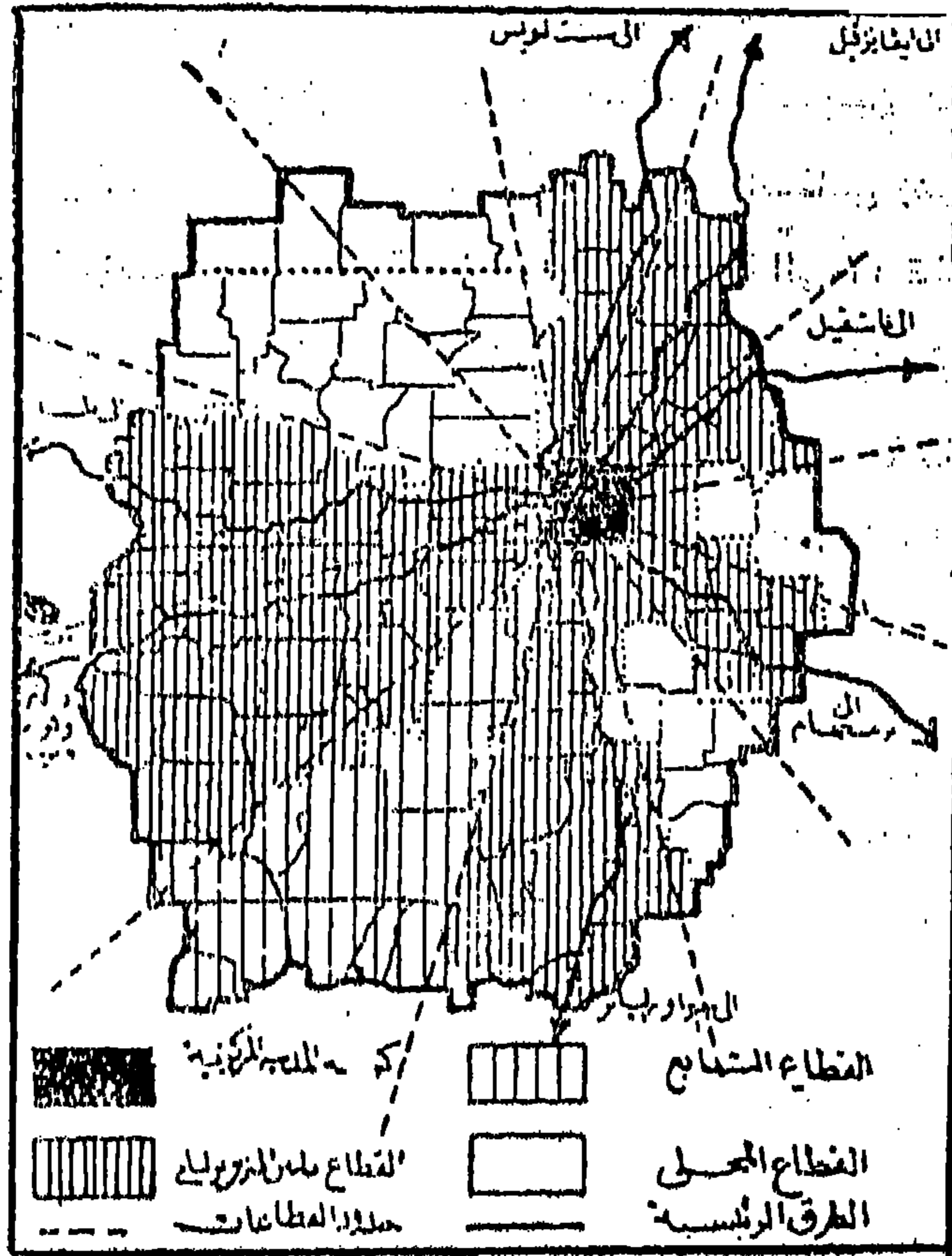
ج - الضاحية البعيدة ، أو منطقة حركة أو تجارة المدينة . هنا تضعف قوة المدينة كثيرا ، وهى منطقة واسعة ، والحركة من وإلى المدينة طارئة ، فى الحالات الهامة الخطرة كالاستشارة الطبية مثلا . أما الجزء الأكبر من الحركة والانتقال هنا فيتجه الى المدن المحلية الصغرى التى تأخذ بوضوح فى الظهور . وفيما عدا الطرق الرئيسية ، لا تظهر الحركة على خريطة الطرق الا بعد أن تتجمع خيوطها قرب المدينة نفسها . والحدود الخارجية لمنطقة الحركة هذه ليست واضحة ، ولكنها تمتد على مدى سهولة المواصلات بالنسبة لوجود مدن رئيسية مماثلة تقدم نفس الخدمات . والمدينة نفسها هى مركز الأعمال ، ومجال الفرص . منها تأتى الصحف ، واليهما يهاجر الشبان أحيانا ، وفيها تعمل الفتيات كخدمات ، والشبان كعمال ، وهى مجال نشاط مندوبى موردى الجملة من المدينة . « فالمدينة ليست غائبة البتة ، ولكنها تظل بعيدة » ، ولذا فالاتصال ليس يوميا ولا هو مباشر .

لهذا كان من أبرز ملامح هذا النطاق ظهور المدن المحلية التى تلعب فى الواقع دور نقط التابع والمدن التساويع satellite للمدينة فى اقليمها ، ولو أن كلمة المدن التساويع غامضة لأنها تطلق على نوبات تبلور أطراف المنطقة المبنية فى الضواحي . على العموم هنا تظهر المدن المحلية كمراكز اقليمية من الدرجة الثانية أو الثالثة . . هذا وإذا كان اسم الضاحية البعيدة يطلق أحيانا على هذا النطاق ، فان سور ينتقده على أنه قد يوحي بانتماء الى المدينة أكثر منه الى اقليم المدينة .

٢ - تقسيم القطاعات . وإذا كان التقسيم السابق حلقيا أو « أفقيا » ،

فقد قسم بوج اقليم المدينة تقسيما آخر « رأسيا » على شكل قطاعات sectors . والواقع أننا سنجد أن هذين التقسيمين هما امتداد اقليمي وتكبير للتقسيم الحلقى (برجس) والتقسيم القطاعي (هويت) لداخل المدينة على الترتيب . فعلى أساس تقسيم اقليم المدينة الى ١٢ قطاعا تمتد من المدينة الى هوامش الاقليم ، أمكن لبوج أن يمين ٣ أنواع رئيسية من القطاعات : intermetropolitan وهي التي تخطها الطرق والمواصلات الرئيسية واصله بين المدن المركزية ؛ subdominant وهي التي تشمل مدنا كبيرة نسبيا (+ ٢٥ ألفا) تقع قريبا من المدينة المركزية (+ ١٠ أميال) ؛ local وهي ما يتبقى من مساحة اقليم المدينة .

وقد وجد بوج أن كثافة السكان سواء سكان المدن أو الريف غير الزراعيين أو الزراعيين أعلى ما تكون في النوعين الأولين من القطاعات ، بينما انفردت القطاعات « المحلية » بأقل الكثافات . كذلك وجد أن مؤسسات تجارة الجملة تتركز غالبيتها في القطاعات « ما بين المتروبوليتانية » قرب طرق المواصلات الرئيسية ، ثم تليها القطاعات « التابعة » . ولكن وجد أن الصناعة أكثر تركيزا في القطاعات التابعة منها في القطاعات بين المتروبوليتانية ، ربما لأن عوامل جغرافية مختلفة تغلب على اعتبارات المواصلات والنقل في توقيها . وأخيرا وجد أن نشاط التجزئة بواقع الفرد من المبيعات أكبر في القطاعات ما بين المتروبوليتانية منه في القطاعات التابعة ، وفي هذه منها في القطاعات المحلية ، وأن نمط الخدمات العامة يتبع نمط تجارة التجزئة .



شكل ٣٤ - إقليم مدينة مافيس المتروبوليتاني (عن بوج)

رابعاً - إقليم المدينة في الجغرافيا

أصبح لإقليم المدينة أهمية كبيرة في الدراسة الجغرافية . وبه تقترب جغرافية المدن اقتراباً شديداً من الجغرافيا الإقليمية . والواقع أن إقليم المدينة نوع جديد من الأقاليم يضاف إلى ما نعرف في الجغرافيا من أقاليم . ولكنه يختلف عن الإقليم التضاريسي أو المناخى في أنه إقليم وظيفى لا تركيبى - إقليم « منظم organised » من صنع الإنسان ، كما يختلف عنها في أنه ليس ثابتاً بل يتغير على العصور وبحسب المواصلات . وهو بهذا أقرب إلى الإقليم الاقتصادى الذى يتحدد بالانتاج والتوزيع والحركة . بل إن

اقليم المدينة يقترب خاصة من الاقليم الاقتصادى حتى ليلزم أن ندرس بالضبط العلاقة بينهما . فكما يوضح لى لانو ، ليست الاقاليم الاقتصادية احيانا الا تكبيرا وتوسيعا لاقليم المدينة ، والمثل الواضح لليون ، فهى تشمل مجالات نفوذ عدة مدن أخرى محيطة ومناطق ريفية تمتد من الألب الى الهضبة الوسطى . فاقاليم المدن قد تخلق الاقاليم الاقتصادية . ولكن الغالب أن اقاليم المدن هى التى تنبثق من الاقاليم الاقتصادية ، وتكون جزءا منها .

وقد احتفل كثير من الجغرافيين باقليم المدينة . وراى البعض أن اقليم المدينة يبدو اليوم أكثر اشكال التقسيمات الجغرافية منطقية وتعقلا . فلا المظاهرات والتراكيب الجيولوجية ، ولا البقايا التاريخية ، بل وحتى العلاقات الزراعية أو الصناعية ، لا تعطى كائنات عضوية متماسكة واقعية كاقليم المدينة . وعلى هذا الأساس أخذوا يقسمون بلادهم الى اقاليم مدن مرتكزة على بؤرات تكاملها وهى العواصم الاقليمية الكبرى .

ولا شك أن هناك شيئا جذابا فى فكرة اقليم مرتبط بمدينة العاصمة . والفكرة قيمة ومنطقية . ولكن ينتقد البعض المغالاة فيها . فأولا هى تحمل معها بذور خطأ كبير ، فليس اقليم المدينة « كائنا عضويا » يخضع للقوانين البيولوجية ، ولا المدينة « مركز تبلور » كما تعنى الاستعارة . لكن الخطر الأكبر اذا ادعت الحركة انها تقدم الحل لمشكلة الاقليم الجغرافى ، فهى ليست « نجدة السماء » للجغرافيا الاقليمية . فان الاكتفاء بتقسيم البند الى اقاليم مدن سواء للوصف الجغرافى أو للدراسة التخطيطية يكون أمرا ساذجا غير متزن يجب أن يحذره من « أسكرتهم خمرة الاقليمية الجديدة » .

فمن الناحية العملية لازالت عملية التكامل المدنى جديدة ولم تتم بعد فى أى مكان . وحتى اذا حاولناها فلن تكون التقسيمات الناتجة محددة واضحة الحدود ، كما أن الاقاليم مختلفة جدا فى طبيعتها وحجمها وعدد

سكانها ، ثم انها لن تغطي كل المساحة المعطاة بل ستترك مناطق وفجوات
بينية ، مناطق فضلات relict * وفي الجزء الأكبر من العالم كقلب
أمريكا الجنوبية وأفريقيا لن يمكن التقسيم الى أقاليم مدن على الإطلاق ،
أى لن يمكننا ان ننظم كل سطح الأرض فى أقاليم مدن تميزها بؤرات
متروبوليتانية حقة على أساس موحد .

فبالخلاصة اذن ان أقاليم المدن لا تغنى عن بقية أنواع الأقاليم الجغرافية
من طبيعية ومورفولوجيه وأقاليم تربة ونبات ٠٠٠ الخ ، لا سيما
اذا كان الباحث من مدرسة اللاندسكيپ ، فلن يجد اقليم المدينة مرئيا أو
حلموسا فى منطقته كتلك الأقاليم الأخرى . فالطريق الاقليمى ليس طريقا
واحدا : هناك أقاليم متنوعة كالصناعية والطبيعية والادارية ٠٠ الخ ،
سنحتاج فى دراسة اقليم المدينة الى الاقاليم الأخرى : فأقليم المدينة قد
يشمل رقعا متباينة من التكوينات الجيولوجية والتضاريسية والنباتية أو
التربة ٠٠٠ الخ ، وكل عنصر من هذه العناصر يمكن ان يساهم فى تجميع
وضم الاقليم حول المدينة .

الفصل الحادى عشر

الاقليمية والمدن

ماهية الاقليمية وتطورها

أصول الاقليمية

١ - الدول الحديثة والأقاليم . لقد تكونت الدولة الوطنية الحديثة فى الغالب من توحيد عدة أقاليم ومقاطعات شتى فى القرون الأخيرة . وكان كل من هذه الأقاليم يمثل الى حد كبير وحدة طبيعية جغرافية حقيقية ، يشعر أهلها بأنها اقليم له شخصية تاريخية مستقلة ، ويشعرون نحوه بولاء محلى متوطن قديم . كما كان هذا الاقليم - المقاطعة يمتاز بشخصية حضارية متميزة تبدو فى طابعه المحلى وفى لهجته وربما فى مثله الأدبية والفوكلورية . والى جانب هذا كان يؤلف وحدة اقتصادية يسودها قدر معين من الكفاية الذاتية . وكان طبيعيا أن يتوج هذا الاستقلال فى نواحى الحياة المادية وفى الأفكار والمثل باستقلال فى الكيان السياسى . وهكذا كانت كل مقاطعة تمثل وحدة سياسية مستقلة . وقد كان السبب فى وضوح هذه الشخصيات المحلية وتبلورها اقليميا هو تاخر المواصلات التى حدثت من مدى الحبركة والاتصالات والاحتكاكات البشرية حتى سادت حياة العزلة المحلية فجمدت الانماط المحلية فى توطن *endemism* وتقوقع حضارى على قوالب متنافرة .

ولكن مع تطور المواصلات واتساع مدى ونفس الحركة البشرية بدأ الاتصال يحل محل العزلة ، وامكن للمقاطعات والأقاليم الأقوى أن

توسّع نطاق ضغطها على المقاطعات الأخرى وتضمها ، حتى اكتملت كل المقاطعات الأقارب في الدولة الوطنية الحديثة • ومع الاحتكاك والاتصال كانت المطابع المحلية والملاح المتوطنة قد بدأت تذوب وتتخلط بالتدريج ، كما كان الاستقلال السياسي قد انتهى •

ولكن هم الدولة الحديثة الأكبر بعد التوحيد ، كان تدعيم الوحدة الجديدة ، وصهر الوحدات المتباينة والقوالب المتنافرة القديمة في كل متجانس • وكانت الوسيلة هي تشديد قبضتها من عاصمتها القومية الجديدة التي هي غالبا عاصمة المقاطعة الكبرى التي قامت بالتوحيد وبمحاولة التحديد من هذه المطابع والفروق الإقليمية وكتبها • من هنا كان طبيعيا اتجاه الدولة الحديثة الى التعميط standardisation والتجانس • وكان معنى هذا التعميط في الحقيقة هو فرض نمط اقليم مقاطعة العاصمة الجديدة على كل المقاطعات الأخرى •

وتتمثل هذه المحاولة بأقوى صورها في فرنسا منذ ريشيليو حيث بدأت المركزية الادارية طاغية جدا ، الى أن جاءت الثورة وحاولت المزيد من المركزية فألغت الأقسام الادارية القديمة التي كانت هي الوحدات الطبيعية القديمة التاريخية ومزقتها الى وحدات جديدة اصطناعية بقصد واد روح الانفصالية والحد من حالات الولاء الاقليمي القديمة • وما حدث في فرنسا تكرر بدرجة أو بأخرى في غيرها من الدول الحديثة •

هكذا اذن بدأت الدولة اتجاه المركزية العنيفة في الادارة والحكم والنفوذ ، فجمعت السلطات كلها في نقطة واحدة هي العاصمة بعد أن سلبتبا من مواطنها المتعددة السابقة في عواصم المقاطعات الإقليمية • ولكي تحقق الدولة مركزيتها الشديدة ، أخذت تركز شبكة المواصلات والنقل حتى تتجمع في العاصمة وتتسع منها • فأخذت هذه بطبيعة

الحال تجذب اليها عناصر السكان الاقليمية وتساعد على نزح وصرف الثروات والمواهب من الاقاليم وصحبها في العاصمة . وهكذا اخذت الدولة تكتل وتكدس الثروة المادية والتراث الحضارى والخدمات العامة في العاصمة لتجعلها من القوة بحيث ترقى فرق مستوى اطماع المقاطعات الانفصالية .

ومن ناحية اخرى عمل الممولون والرأسماليون الجدد في نفس الاتجاه - الاتجاه الى تركيز النفوذ الاقتصادي في العاصمة الوطنية . وبدعوى مصلحة الصناعة القومية استغل هؤلاء الاحتكاريون من اصحاب الأعمال هذا التركيز لتوسيع نطاق انتاجهم وتسويقهم ليشمل الدولة كلها وليقضوا على منافسة الصناعات المحلية في الاقاليم ويرثوها . كذلك اخذت الحكومة المركزية تعمل بكل الوسائل والتشريعات على توحيد وتجنيس النمط الحضارى والثقافى في الدولة ، بعدم تشجيع التعليم باللهجات المحلية وتحقير الفنون والآداب المحلية والاستخفاف بالعادات والتقاليد الشعبية والمثل المحلية التى تؤكد شخصية مستقلة للاقاليم .

وقد اتت وسائل المواصلات المكابية واللامكانية الحديثة لتعمل في صف الحكومة نحو التعميط . فقد اخذت شدة الاتصالات وتواتر الحركة بين جميع اجزاء الدولة تمحو كثيرا من الخصائص الاقليمية القديمة وتذيبها ، وأغرقت وسائل الاعلان والاذاعة الحضارات المحلية الفوكلورية وفرضت عليها مركبا جديدا متجانسا . وهكذا أصبح المطلوب هو تحويل الدولة الى « صاحبة ضخمة للعاصمة » - أو يكاد . فأخذت الاقاليم تقفز في ثرواتها البشرية والاقتصادية وتهجر وتهمل مصالحها وتنخفض في مستوياتها وتعانى من نقص خطير في الخدمات والمرافق والمحصلة الحضارية ، كما تحطمت حضاراتها المتوطنة القديمة ونذبت .

«There is much substance in the charge that most of the fruits of civilization are being hoarded away from the rural dwellers.»

وسنلاحظ أن فترة نمو الدولة الوطنية الحديثة هي فترة ظهور العاصمة ظهورا طاغيا على ما عداها من المدن في الحجم والسكان ، وهو تضخم لعبت فيه الهجرة من الاقاليم الدور الاكبر . وهكذا حققت الدولة الموحدة الحديثة هدفها من تدعيم الوحدة واخضاع المقاطعات الاقليمية الى الابد ودمجها في جسم الدولة المتجانس . ولكن كان هذا على حساب حياة الاقاليم ، فكان مجد العاصمة ورخاؤها هو افقار الاقاليم . وأحيانا يبدو الانتقال من العاصمة الى الاقاليم المجاورة مباشرة كالانتقال من قارة الى قارة لفداحة الانحدار الحضارى بينهما

٢ - مراحل الاقليمية . وقد ترتب على هذا الوضع غير المتزن رد فعل شديد في الاقاليم . فعم الاستياء من الغناء شخصية وكيان الاقاليم ازاء العاصمة . وظهر اتجاه قوى الى تأكيد وجودها في وجه تنميط العاصمة ومركزيتها الطاغية . وبدأ شعور اقليمي بالذات ووعي اقليمي regional consciousness ينمو . وكان هدف هذا الوعي الاقليمي أن يؤكد قيمة الاقاليم في الدولة ، لا كذيل في جسم الدولة ولكن كعضو حيوى . وكان هذا مولد حركة « اقليمية regionalism » كاحتجاج على طغيان وتنميط العاصمة .

ولم تبدأ الاقليمية كمبدأ كامل ، ولكن تطورت على مراحل . فكانت المرحلة الأولى هي « الاقليمية الحضارية cultural regionalism » . فكان أول من بدأها ونبه الأذهان اليها هم الأدباء والشعراء والقصاص ، الذين كانوا سباقين الى اعلاء القيم الاقليمية في صورة محاولة المحافظة على اللهجات والآداب المحلية وتشجيع واحترام التراث والعادات الفوكلورية الاقليمية

والتفاخر بها وعدم الخجل منها • وقد كان أول مظهر للاقليمية الحضارية حركة الفيليبريجست Félibrigistes في جنوب فرنسا في بروفانس في منتصف القرن ١٩ كحركة أدبية عاطفية تدعو الى الاهتمام باقليم متميز عريق الشخصية في فرنسا • وقد كان أول خلق لكلمة « الريجيونالزم » هو في فرنسا ، وهو أمر طبيعي لأن سيادة العاصمة بلغت منتهاها في باريس بالذات لأسباب جغرافية وتاريخية •

ولكن الاقليمية منذ بدأت كفكرة لم تقف عند الحد الحضارى العاطفى ، بل سرعان ما أخذت أشكالا متعددة • فبدأت مرحلة « الاقليمية الاقتصادية economic regionalism » ، وهى تستهدف إعادة الحياة المادية الى الأقاليم وتدعيم مواردها واستغلالها امكانياتها محليا حتى تحقق لنفسها التوازن والاستقلال الاقتصادى عن تبعية العاصمة •

وكان طبيعيا بعد هذا ان تتطور الحركة الى أعلى مراحلها وهى « الاقليمية السياسية political regionalism » ، وهى التى تسعى الى تحقيق الحكم الذاتى للأقاليم وتطالب بعملية ادالة devolution فى السلطة والحكم من العاصمة المركزية الى اقاليم الدولة • وقد أخذت اقاليم الاقليمية السياسية فى حالات صورا خاصة مثل provincialism أو sectionalism فى الولايات المتحدة حيث اتفقت الميول الحضارية مع المصالح الاقتصادية والفروق الجغرافية الطبيعية فى التوجيه نحو المطالبة بدرجة عالية من الحكم المحلى •

تلك درجات ثلاث من الاقليمية ، ولكنها جميعا لا تستهدف الخروج عن نطاق وكيان الدولة السياسى • فالاقليمية ليست حركة انفصالية وثورية على الحكومة المركزية ، بل هى صور من إعادة التنظيم الاقليمى داخل الاطار القومى القائم • أما اذا ظهرت حركات انفصالية تماما عن جسم الدولة ، فهى

ليست حركة اقليمية بالمعنى الصحيح ، بل تخرج عن نطاق ومفهوم الاقليمية .
والاقليمية السياسية اذا تطرفت الى الشكل الانفصالي تصبح عودا الى دول المدن البائدة .

ماهية الاقليمية

١ - الاقليمية والنظرية السياسية . الاقليمية اذن بدأت حركة ، ولكنها:
اشتدت فصارت ميلا ، ثم أصبحت نظرية سياسية كاملة ، نظرية سياسية
فى توزيع الاثقال والقيم البشرية داخل الاجزاء المختلفة للدولة الواحدة .
فهي تمثل الجانب الجغرافى للعلم السياسى ، أو الجانب السياسى للعلم
الجغرافى ، ويلتقى فيها لذلك الجغرافى والعالم السياسى على أرض
مشتركة . فهي على التحقيق تعد « فلسفة المكان السياسية » ، هي بجدارة
« علم الشريعة الجغرافية » أو « أخلاقيات المكان ethics of space »
كما قد نقول . أى هى التى تحاول تحديد المبادئ السياسية التى نسترشد
بها فى معاملة الرقع الجغرافية المختلفة التى تؤلف نسيج الدولة .

وكما يحدد جلبرت ، فان الاقليمية كموضوع فى الجغرافيا تعنى
مباشرة مبادئ الجغرافيا السياسية « الداخلية » :
micro-political geog ، أو ما يمكن أن يسمى « بالجغرافيا الادارية » ،
administrative geog . فالواقع أن التنظيم الداخلى لأجزاء الدولة
بالنسبة لبعضها البعض لا يمكن أن يتم الا على ضوء مبدأ الاقليمية . فالدولة
تتألف عادة من أقاليم عدة مختلفة طبيعيا أو بشريا أو حضاريا
أو اقتصاديا . . . الخ ، ويندر حقا أن تتألف الدولة من اقليم واحد متجانس
تماما الا اذا كانت دولة ضئيلة القدر جدا . وهذه الأقاليم المتفاوتة فى
احجامها وتركيبها ومواردها وميولها يجب أن تكون أعضاء فعالة متكاملة
فى كيان الدولة وفى الجسم السياسى . ووظيفة الدولة أن تناسق بينها

«تحتفظ التوازن بينها بما يضمن العدالة السياسية والمادية الكاملة . فلا يطغى اقليم على غيره أو تضحي بمصالح اقليم في سبيل آخر ، أو يميز اقليم عن غيره ، بل على الدولة أن تعمل على خلق شبكة من القيم والرفاهية الاقليمية المتكافئة بقدر الامكان ، وذلك بضبط وتنظيم توزيع الأوزان والانتقال الحضارية والبشرية بين أقاليم الدولة المختلفة ، وبذلك تكفل « الديمقراطية المكانية » .

ولكن ليس معنى ذلك تحقيق المساواة المادية والحضارية المطلقة بين جميع الاقاليم بصرف النظر عن مواهبها الجغرافية الاصلية التي لا يمكن أن تتساوى مطلقا بطبيعة الحال ، فان هذا لا يكون مستحيلا فحسب ولكنه يكون خطأ في النظرية السياسية . وانما المقصود هو ألا تترك للعوامل المعارضة المسلحة أو القوى المتحيزة العاطفية أو الاقتصادية السياسية أو الاندفاع التاريخي الميكانيكي أن يؤدي الى فروق مصطنعة متورمة أو امتيازات غير جديرة في مستويات المعيشة والدخل والخدمات والتسهيلات الحضارية المادية واللامادية وذلك بين أقاليم الدولة المختلفة . فعلى الدولة أن تتدخل في هذه الحالات لتستبعد هذه العوامل التمييزية المزيفة وتعيد التوازن بين حقيقة الأقاليم المختلفة .

وبهذا يصبح المبدأ الاقليمي الذي ستسترشد به الدولة في تنظيم العلاقة بين أقاليمها المتباينة هو تحقيق تكافؤ الفرص للأقاليم لتحقيق مواهبها الجغرافية الكامنة وامكانياتها الاصلية مهما كانت وتنمى شخصياتها المحلية وثقافتها وحضارتها الخاصة حتى يمكن دعم الشخصيات الاقليمية وعملية بناء الاقاليم . وهكذا يتاح لكل مواطن فرد كما لمجتمع الاقليمي نفس الفرص الحضارية - أو أكبر قدر ممكن من نفس الفرص الحضارية - وذلك بصرف النظر عن مكان وقوعه من الدولة .

هدف الاقليمية اذن هو العدالة الاقليمية . وهذه لا يمكن ان تتحقق بان تحشد الدولة الثروات والمواهب والفرص فى نقطة او منطقة او ان تفرض مبادئ ومصالح هذه النقطة على بقية الاقاليم . اى ان التخطيط لا التنميط هو الأساس - ونضيف : التخطيط الاقليمى لا التنميط العاصمى ، لان أكثر حالات عدم العدالة الاقليمية الصارخة شيوعا تتركز فى العاصمة دائما . فالعدالة الاقليمية أصبحت هدف الجغرافيا التطبيقية ، والتخطيط الاقليمى هو الوسيلة . وعلى هذا فان تنظيم الدولة يجب ان يكون اقليميا لا عاصميا ، والاقليمية والمترولوجيتانية هما طرفا نقيض .

٢ - الاقليمية والاشتراكية . ولابد ان يكون قد اتضح الآن ان الاقليمية بكل معنى الكلمة هى « اشتراكية المكان » ، هى الترجمة المكانية الجغرافية للنظرية الاشتراكية السياسية . وليس من الصدفة ان الذى تكلم فى النظرية الاقليمية الجغرافية من علماء السياسية هم مفكرون اشتراكيون مثل كول G.D.H. Cole ومفرد وجديز وسيدنى وب والفابيين . واذا كانت الاقليمية هى اشتراكية المكان ، فان العاصمة والتركيز - الملا اقليمية irregionalism كما سماها مفرد - هى تماما الراسمالية والاقطاع المكانى ، الذى فيه تحتكر مساحة قليلة او رقعة محدودة أكبر قدر من ثمرات الحضارة ومرفهاتها . وليس من الصدفة كذلك ان انطلاق المركزية العاصمية صلب فترة انفجار الراسمالية فى الدولة الحديثة . ولهذا وصفت الملا اقليمية الصارخة بأنها « نظام الطبقات استلقى على الأرض » . أما طغيان العاصمة وامتصاصها لموارد الأقاليم فانه وضع يجعلها كضيعة العاصمة ، ولا يمكن الا ان يذكر بالدولة الاستعمارية بالنسبة لأجزاء امبراطوريتها - فقط فى داخل حدود الدولة الموحدة . اى أنه يمكن ان يعد فى جوهره استعمارا داخليا أو وطنيا ، « والامبراطورية الوطنية » ان صح القول تعد بلا شك وصمة أسوأ من الاستعمار الخارجى المعروف .

وقد أدرك ماكيندر بوضوح أن تنظيم الدولة الداخلى ليس له الا طريقان :
اما بالطبقات والمصالح فى الدولة ككل ، أى أفقيا ، وهذا هو الأساس .
الرأسمالى الذى لا يعنى الا الصراع الاجتماعى من ناحية وتدهور الأقاليم
وانحدارها من ناحية أخرى ؛ واما تنظيم الدولة بالأقاليم ، أى رأسيا ،
وهذا هو الأساس الاشتراكى الذى يقطع أسباب وأسس الصراع الطبقي
ويبنى اقاليم حية سليمة تأتلف فى نظام فيديرالى يمتاز بديموقراطية المكان .
وكما أن الرأسمالية تطالب بترك الأمور تجري فى أعنتها - دعه يمر -
«laissez-faire» - وهى السياسة العشوائية التركيزية التى
أدت الى تخريب الاقاليم وتضخيم العاصمة ، نجد الاشتراكية تدعو الى
تدخل الدولة والضبط الذى يؤدى الى الاقليمية والعدالة المكانية ، تدعو
الى التخطيط الاقليمى .

نقد الاقليمية

١ - الاقليمية والرجعية . كيف قوبلت الاقليمية ؟ لقد نظر التركزيون
الى الدعوة الاقليمية بتخوف ، وهاجموها على أنها رجعية متعصبة وضيقة
الأفق تضاد اتجاه العصر وتمثل رجعة تاريخية ونوعا من الردة السياسية
يهدد كيان الدولة الموحدة . ولقد نتهم الاقليمية بالتسرع والتطرف ، ولكن
الحقيقة أن الاقليمية ضرورية لأنها تؤكد اتزان الدولة عن طريق التوازن
الاقليمى ، وتزيد فى اثرها كيانها عن طريق التنوع والتباين الصحى .
وهى بعد لا تهدد الوحدة ، لأن التنوع الاقليمى لا يهدد كيان الدولة بل
يزيد اثرها وغناها بالمواهب والخبرات والانتاج والثقافات ، ويجدد
الحياة المحلية مما يقوى الوحدة فى الحقيقة .

والاقليمية التى تعارض المركزية العنيفة لا تؤدى الى العدالة الاقليمية
بالنسبة للأقاليم فحسب ، ولكنها أيضا رحمة بالعاصمة لأنها تخفف من
(م - ٢٥ جغرافية المدن)

أعباء الدولة المركزية التي يشتد عليها الضغط حتى تنوء بالعبء وتفقد كثيرا من كفاءتها ويصبح جهازها غير اقتصادى عاجزا عن وظيفته . وقد شبه الرضع فى ظل المركزية الصارمة بانفجار الشرايين فى الرأس والانيميا والمشلل فى الأطراف .

«..apoplexy at the centre and paralysis at the extremities.»

أما الاقليمية فتتقل المسئولية الى حيث تنتمى وإلى حيث ينبغى ، وأبناء الاقاليم أقدر على تفهم ومعالجة مشاكل اقليمهم أكثر من الحكومة المركزية المتباعدة المنعزلة . ويمكن بذلك للحكومة المركزية أن تتفرغ لوظائفها العامة والمخارجية دون أن ترهق بكل التفاصيل الاقليمية والمحلية . ونمو نظام من الحكومة الاقليمية يخلق روحا اقليمية صحية مفيدة ويغذى المعزة لا النعرة الاقليمية ، وهذا مبدأ مفيد جدا فى السلم وفى الحرب ، لأن العدالة الاقليمية تضمن السلامة القومية وتتفق مع مبادئ الدفاع القومى حيث أنها تتفادى تركيز ثروة وقوة الدولة فى نقطة واحدة أو اقليم واحد ، اذا أصيب أو سقط فى الحرب غرقت معه الدولة برمتها . لكل هذا لا يمكن للاقليمية أن تهدد الوحدة القومية .

٢ - الاقليمية والمستقبلية . هل هى بعد هذا لا تتفق مع اتجاه العصر ؟ يقول التركزيون : اذا كان الاتجاه الى العاصمة الضخمة والمركزية هو اتجاهها عالميا كما نرى فى الواقع ، أفلا يكون هذا دليلا على أنه اتجاه طبيعى تلقائى ؟ ألا تكون الاقليمية بذلك حركة اصطناعية مفروضة وضد التطور ؟ الواقع أن تطور حركة المجتمع واطار تفاعله المكانى قد اتجه من الضيق الى الاتساع ، وذلك مع تطور المواصلات ووسائل النقل الى أبعاد أوسع ، من المحلية localism الى الاقليمية . فبعد أن كانت وحدة المجتمع الوسيط هى المحلية الضيقة ، أصبح الاقليم الكبير هو أساس الحياة الحديثة ، واحتل نفس المكانة التي كانت تحتلها المحلية فى الماضى . فهل سيطرد التطور من

الاقليم الى الدولة ؟ ان تطور المواصلات مستمر متصل . وكما أن السكة الحديدية والتليفون خلقت الاقليم بعد وفوق المحلية ، فكذلك الاختراعات الأحداث كالطيارة والراديو أخذت في هدوء في تنظيمها ، كلها كوحدة مجتمعية وظيفية ، وتحويل الأمة كلها الى مجتمع واحد . كما أن تنميط السلع مع الانتاج المضخم والمحلات المسلسلة chain-stores ذات مئات الفروع في كل أنحاء الدولة ، والاذاعة المعدية السارية - كل هذا بدأ يخلق تجانسا بين الأقاليم ويلاشى كثيرا من الفروق بينها ويزيد التفاعل والتعامل بينها . أى أن كل الأقاليم بدأت تنصهر في اقليم واحد، أكبر هو الدولة أو الأمة . فهل بهذا تصبح الإقليمية والاقليم « موضة » قديمة قاصرة ؟ ما الذى يمنع من أن تصبح الدولة كلها اقليما واحدا ضخما يدور حول العاصمة الوطنية مع تزايد تطور وسائل الحركة والاتصال وانكماش المسافة ؟ ألا يدل تضخم ومركزية العواصم حاليا على أن هذا الاتجاه قد بدأ بالفعل ؟ .

نظريا ، يبدو هذا منطق التطور حيث أن العامل المحدد لحجم وحدات الحياة الجماعية كان قصور وسائل المواصلات ، وهو قد استبعد الآن . ولكن فى الواقع أنه وقد استبعد هذا العامل الميكانيكى ، فقد بدأ يحل محله عامل محدد جديد ، العامل البشرى العضوى . عامل اليسر فى التعامل والحركة للانسان العادى . فان الدولة كاقليم واحد ، كضاحية شاسعة للعاصمة ، تمثل كوحدة لحياة المجتمع أبعادا أضخم بكثير من القياس البشرى بحدوده وقصوره المادى . وستظل وحدة الحياة البشرية والتفاعل والتعامل الجماعى هى الاقليم - الا فى الدول الصغيرة المساحة جدا حيث لا شك تعيش الدولة برمتها كاقليم وحيد نواته العاصمة الوطنية . وفيما عدا هذا فسيظل أساس الحياة اقليميا ، وتنظيم الدولة اقليميا لا عاصميا . ولهذا لن تصبح الإقليمية نظرية بالية جمودية . ولن يصبح الاقليم أبدا اطارا

مبتسرا مفتعلا أو « قفصا حديديا Procrustean bed » بالنسبة
لتنظيم المجتمع الحديث .

تطبيق الاقليمية

١ - أسس التقسيم الاقليمى . هكذا اتضح أن الاقليمية ، بدل أن
تكون رجعية ، هى انما « تنتمى الى المستقبل وستكون عمل الأجيال المقبلة »
كما يقول مفورد . ولم يعد الأساس الاقليمى للحياة صورة أو تجريدا
جغرافيا ، بل حقيقة واقعة لابد أن نحسن فهمها بالدراسة . ولم يعد
الاهتمام بها أكاديميا أو قاصرا على الجغرافيين والاقتصاديين والسياسيين ،
بل أصبحت موضوع الساعة الذى يشغل المواطن العادى والصحفى الخ .
بل لقد أصبحت الاقليمية والاقليم من الكلمات المثيرة العالقة catchwords
التي أسرف فى استعمالها ، كما أصبح التخطيط « حمى » ملتهبة . وقد ظهر
الاهتمام بتطبيق الاقليمية فى الحياة الواقعية ، سواء عن وعى أو تلقائيا
spontaneous regionalism ، فى مجالات متعددة تشمل كل مظاهر
الحياة القومية تقريبا . وان الاهتمام الذى يوليه الجمهور العادى - غير
الجغرافى - لفكرة الاقليمية لدليل تلقائى على ضرورة ماسة فى تركيب
وتنظيم المجتمع الحديث .

فان الحركة الشديدة والمتعقيد الذى يميز المجتمع الحديث كان معناه
الحاجة الى تقسيم جديد لكل مظاهر الحياة القومية وأغراضها المختلفة ،
كتخطيط المدن والقرى والأقاليم ، تنمية الموارد ، نظم الحكم المحلى والادارة ،
جمع الاحصاءات والمعلومات ، الخدمات العامة كالصحة والاسكان
والمواصلات والبريد والقوى وتوزيع الصناعة ، استغلال الأرض ، المرافق
العامة والمياه والمجارى ، الأمن العام ، الرفاهية ، المالية العامة ، الخدمات
القضائية والقانونية . الخ . وربما أمكن أن نحدد هذه المجالات فى أربع

تقنات : الادارة أو الحكم المحلى ، الخدمات العامة ، الأعمال الحرة ، التخطيط الاقليمى . ففى كل هذه المجالات والأغراض لا يمكن التشريع والتنفيذ للدولة ككل واحد ، ولا بد من تقسيم الدولة الى وحدات مختلفة صالحة للتطبيق - لابد من عملية « أقليمية » regionalisation . وبوجه عام تعتمد أغلب هذه التقسيمات بصورة أو بأخرى على وحدات التقسيم الادارى الخاصة بالحكم المحلى . ومن هنا كان للتقسيم الادارى أهمية مضاعفة .

ولكن التقسيم الادارى وغيره من التقسيمات الموجودة هى غالباً ارث ماض طويل انتهى . وسواء كانت هذه التقسيمات الاقليمية تتفق مع ظروف الماضى أو لا تتفق - والحالة الأخيرة هى الأغلب - فانها على أى حال لم تعد تصلح كإطارات لحقائق الحياة الحديثة وعصر السيارة وإطارات الجغرافيا الاجتماعية المعاصرة . فمسافة الخلف اليوم كبيرة جداً بين الأقسام الادارية من ناحية ، والأقاليم الاجتماعية أو التجمعات الاقتصادية والاجتماعية الحية الراهنة من ناحية أخرى . وهذا يقال كذلك عن أية تقاسيم اقليمية أخرى تعتمد مباشرة أو غير مباشرة على التقسيم الادارى . والكل يشعر بأن الوحدات القديمة أصبحت أصغر مما يتطلبه النشاط الحديث الذى اتسع مجال مصالحه وحركته اليومية ، وانها لذلك تعوق مصالح ووظائف المجتمع .

ولهذا يطالب الكثيرون بإحلال وحدات جديدة محل الوحدات الادارية الحالية ، وحدات ادارية « طبيعية » . أى حية فى الطبيعة ولها كيان ثابت كالأقاليم تلقائية تنبثق من نفسها فى النسيج الجغرافى الطبيعى لمصالح المجتمع وتمثل الجوانب الجغرافية لحياة المجتمع الحديث الاقتصادية والاجتماعية وتنظيم حياتنا القومية . ففى كل مجالات حياة المجتمع وأقلمتها ، أى تقسيمها اقليمياً regionalisation ، مطلوب وحدة « متوسطة »

الحجم والرتبة بين الناحية أو المحلية وبين الدولة : فلاتكون كالوحدة المحلية صغيرة جدا بحيث ينقصها التنوع ولا يمكنها أن تخطط أو تشرع ، بل تكون كبيرة الحجم بحيث تتعدد مواردها ومواهبها ، ويمكنها ان تقف ازاء الوحدات لآخرى وازاء العاصمة القومية . لكنها كذلك يجب الا تكون ، كالدولة المركزية البيروقراطية ، كبيرة جدا لدرجة تحطم العلاقات الشخصية أو ترفع تكاليف الادارة وتقلل كفاءة التوزيع والاتصال . وبوجه عام يحسن أن تكون كل هذه الوحدات متكافئة فى الحجم بقدر الامكان . وفى انجلترا تنبأ جديس ديكرا بنمو الاقليمية على مستوى أعلى من الكونتية وأقل من الدولة .

ولكن المسألة ليست مجرد تقسيم أو تقليم regionalisation على أساس حجم أنسب فحسب . بل المطلوب أن تتفق هذه الوحدات الجديدة مع حقائق الحياة المجتمعية الحديثة ، وتنبتق تلقائيا من مجموع علاقاته وحركاته وارتباطاته ، فلا تعبأ بالتقسيم الادارية الراهنة بل تتعدها وتقطعها الى أن تضم وحدات كاملة من الشعور الاجتماعى وتمثل باختصار مناطق من « الحياة المشتركة » areas of common life « أو اقاليم مجتمعية حية فعالة community regions . وهذا يعنى فى الحقيقة أن تكون مناطق حياة وتفاعل بشرى ذى ضغط عال ، يجمعها فى وحدة اقتصادية ومالية تاريخ وولاء محلى موحد ، وذلك فى اطرار جغرافية واضحة الحدود بقدر الامكان . فالهدف المطلوب هو وحدات جغرافية تعد فى واقعها وحدات اجتماعية متجانسة . والاطرار الجديدة المطلوبة ليست مجرد رقع من الأرض محددة بصورة أو بأخرى ، وانما هى الاطرار التى تضم « الأقاليم » التى تههم ، الأقاليم الفعالة على أساس أن الاقليم هو اتحاد جغرافى للعلائق المكانية والبشرية .

والتجانس المقصود هو فى وعى الجماعة ، وفى تنظيمها واعتمادها

على بعضها البعض اذا ما قورنت بالأقاليم الأخرى ، لأن هدفنا هو أقاليم وحدة المصالح المشتركة والشعور المشترك والحياة العامة . فالأقليم ينبغي أن يشمل مثلاً قطاعاً طبقياً كاملاً لا يفصل كل طبقة عن الأخرى . كما ينبغي أن يشمل قدراً من التنوع فى الانتاج والموارد . وكل هذه الفروق الداخلية هى فى التركيب ، وهى مادامت محدودة معقولة فانها تؤدى الى الترابط والتكامل الوظيفى الذى يعطى للأقليم تجانسه فى المصالح والشعور . بمعنى آخر ان المقصود هو التجانس الوظيفى لا التركيبى . وهذا يقال بالمثل عن الوراثة الجغرافى للأقليم : فليس شرطاً أن يكون « الاناء » الجغرافى متجانساً تماماً أو متفقاً تماماً فى حدوده مع حدود الحقائق البشرية وحقائق المجتمع فان الحتم البيئى اذا أمكن فى أنواع أخرى من الأقاليم فهو غير ممكن هنا لأنها أقاليم وظيفية لا تركيبية .

الأقاليم التى نريدها موجودة اذن فى الواقع وهى أصيلة فى تركيب المجتمع الحديث . والمطلوب منا لا يزيد عن أن نتعرف عليها بالضبط ، ثم نخضع لها تقنيننا وتخطيطنا وإدارتنا الواعية لكل مظاهر حياتنا المجتمعية بحيث يتفق الضبط والتوجيه والتنظيم معها ولا يعارضها أو يمزقها . ولهذا يصبح السؤال هو : كيف نقيس هذه الأقاليم الواقعية ونحددنا لنتخذ منها الاطارات الصالحة لتنظيم حياة المجتمع ومصالح الدولة ؟ ان الأسس الضرورية لاستتراء هذه الأقاليم هى مركب متعدد ومختلف من الظواهر ، ولكنها كلها تهتم بمبدأ الترابط أو التجانس الوظيفى . ويمكن أن نحصر منها : مناطق الزراعة والصناعة أو أقاليم الحرف بوجه عام ؛ مدى حدة التفاعل والتبادل الاقتصادى فى السلع فى الاقليم أى التجارة ومعدلاتها وأنماطها علاقات البنوك وعمليات التسليف ، والتوجيه المدنى ، كمقياس للعلاقات الاقتصادية ؛ المواصلات والنقل فى السلع أو الأشخاص وكثافتها وأبعادها

وأنماطها أى الحركة mobility فى الاقليم وهى من أهم مقاييس أقاليم العلاقات الوظيفية ، العناصر الحضارية كالروابط الدينية المشتركة والعادات والتقاليد المتشابهة ومستويات المعيشة والخبرات والمثل والمعارف المشتركة ، وكلها مقاييس للتجانس الاقليمى فى الحضارة والانقسام أو الالتئام السياسى . . . الخ .

٢ - أصحاب التقسيم الاقليمى . وسنرى مما سبق أن عملية الأقلمة أو التقسيمات الاقليمية لأغراض الحياة المختلفة هى عملية تستمد مادتها الخام من نفس المواد التى يتعامل فيها الجغرافى الاقليمى يوميا فى دراسته . فهو يقوم بعملية تركيب جامع لكل عناصر المكان الطبيعية والبشرية فى اطران وأنماط محددة . ولهذا فإن الاقليمية الادارية هى الترجمة التطبيقية الهادفة للجغرافيا الاقليمية . والواقع أن دراسة اقليم المدينة والاقليمية قد اقتربت كثيرا بجغرافية المدن من الجغرافيا الاقليمية . كما أن الاهتمام بحركة الاقليمية قد أعاد تأكيد أهمية الجغرافيا الاقليمية النظرية كنقطة البداية الأساسية لمحاولات أقلمة مظاهر حياة المجتمع ، كما أنه « ايقظ الجغرافيا من سباتها العميق ونفت الحياة فى عظامها النخرة » كما يقول الأستاذ جلبرت .

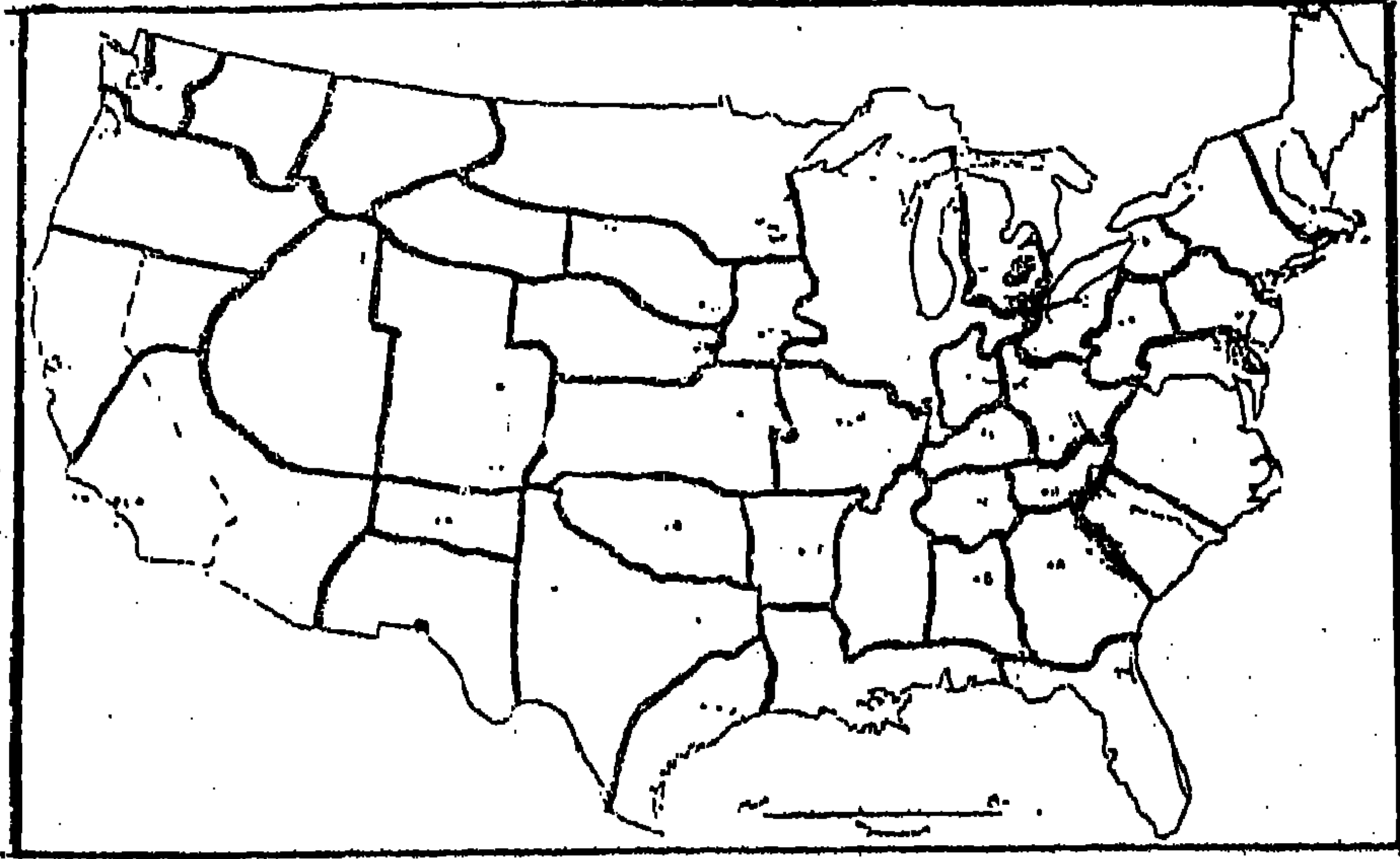
ولكن عملية الأقلمة والتقسيم الاقليمى لجوانب حياة المجتمع ومصالحه - كما يضيف جلبرت أيضا - كانت تتم فى الماضى ، وحتى الآن غالبا ، على أيدي الرجال العمليين من الساسة والاداريين ، لأنهم فى تناول مشاكلهم واختصاصاتهم كانوا يجابهون بحاجة ملحة الى تقسيمنا اقليميا ، فكانوا يقومون بهذه العملية كهواة لا كمحترفين . فهم انما انشروا ببذد المهمة من قبيل الاسعاف الشخصى . ولكن محاولاتهم كانت مبذرة غالبا على معرفة ناقصة مبتورة ، ونظريات متسرعة فجأة او خاطئة . ولهذا أصبح ضروريا أن تتقدم الجغرافيا لتتولى المتبعة التطبيقية لدراساتها النظرية .

وفى هذا يمكن للجغرافيين أن يؤدوا عملا جليلا بالتعاون مع رجال الادارة والسياسة .

ولا شك أن من أول ماوجه بصورة ما الى هذا تأثير تعاليم لى بلىي Le Play ومدرسته ، وامتدادها فى حركة « المسح الاقليمى regional survey » فى انجلترا على يد جديس وبرانفورد وأبركرمبى . ولكن سيظل عمل فوست الريادى Provinces of England علامة وعلماء تردا فى طريق الاقليمية ، ففيه أول محاولة مستفيضة لتقسيم انجلترا الى أقاليم سياسية أو ادارية جديدة على أسس جغرافية واضحة لمتفق مع حقائق الحياة الطبيعية والاجتماعية . وقد سار فى نفس الطريق من بعد فوست جغرافيون مثل ايفاتيلور وجلبرت وديكنسون ، وغير جغرافيين مثل كول . وفى فرنسا كان لابلاش أول من وجه الجغرافيا الى الاقليمية ، فكان أول من قسم فرنسا الى وحدات طبيعية ورأى أنها لاتستخدم للادارة بينما ينبغى لها ذلك . وفى امريكا انتشرت حركة الاقليمية المتروبوليتانية metropolitan regionalism التى تستهدف وضع اطارات رسمية جديدة تنبثق من واقع مناطق نفوذ المدن العظمى .

وللأسف لم يستخدم الاداريون بعد نتائج وأعمال الجغرافيين عامة ، ولكن فى حالات معينة بدأت الحكومات تاخذ بنتائج وخطط الجغرافيين فى تعديل التقسيم الادارى أو التخطيطى . الخ . وفى البرتغال مثلاً يرأس استاذ الجغرافيا لجنة التقسيم الادارى للدولة . ولكن مجال المساهمة مازال محدودا .

٣ - أغراض التقسيم الاقليمى . تلك هى الأسس والشروط العامة اللازمة فى أى من عمليات « الاقلمة » فى أى من مجالات الحياة القومية الحديثة . ولكن هناك الى جانبها أسسا وشروطا خاصة لابد من مراعاتها فى كل غرض



شكل ٣٥ - مناطق نفوذ المدن المتروبوليتانية على أساس توزيع
الصحف في الولايات المتحدة
(عن ماكغري)

على حدة . فالسؤال الأول يقول كسول هو « نخطط لماذا » ؟ فالمنطق والتجربة توضح أن التقسيم الاقليمي لأغراض الدفاع المدنى مثلا يختلف عنه لأغراض السكان أو الجارى أو توزيع البريد ٠٠٠ الخ . ولقد كان عدم وضوح هذه الحقيقة الأولى من أن الاقليمية أشياء لا شيء واحد هو السبب فى اضطراب الفكرة وغموضها فى الأذهان طويلا . فرغم أن من المستحسن أن تتفق اقاليم كل غرض مع اقاليم الأغراض الأخرى بقدر الامكان ، فإن هذا ليس ممكنا دائما ولا هو مفيد ، لأن من التعسف أن نفرض حدود ومجالات نوع من النشاط على نوع آخر قد يختلف فى طبيعته واحتياجاته .

لهذا فهناك لكل غرض طاقم كامل خاص من الاقاليم . وقد تتفق حدود هذه التقسيمات اتفاقا جوهريا لاسيما حول المدن الكبرى ، ولكن هذا يكون أمرا تلقائيا منبثقا من طبيعة الأغراض المعنية . فليس المطلوب إذن طاقم واحد من التقسيمات والاقاليم مهما كانت كبيرة وشاملة ، بل المطلوب

مجموعة كاملة من الأقاليم والتقسيم للأغراض المختلفة . ليس هناك تقسيم واحد للبلد صالح لكل الأغراض .

ولكن اذ كنا قد قبلنا أن يكون لكل غرض تخطيطى أو تقسيمى أقاليمه الخاصة ، فمن المتفق عليه أن من الضرورى أن يوجد طاقم ثابت من الوحدات المساحية الصغرى التى تبنى منها أقاليم الأغراض المختلفة ، فتكون بمثابة قوالب الطوب الموحدة التى تؤلف توليفاتها وتجميعاتها المختلفة أبنية مختلفة . وهذه الوحدات الصغرى الثابتة هى عادة الأقسام الادارية الصغرى التى تخدم أغراض الحكم المحلى . ونستطيع بعد هذا أن نحدد من الأغراض الخاصة فى عمليات الأقليمية مجالات ثلاثة : الادارة والحكم المحلى ، التخطيط الاقليمى ، الأعمال الحرة والخدمات العامة .

(١) الادارة والحكم المحلى . عرفنا الأهمية القصوى للتقسيم الادارى باعتباره أساسا تبنى عليه كثير من اقاليم الأغراض الأخرى . والواقع أنه أهم جوانب قضية الاقليمية ، وكان أول مبرراتها . وهناك نظريتان فى هذا الصدد . الأولى أن الأقسام أو الأقاليم الادارية هى ، كوحدة ، شئ مفروض فرضا على تركيب المجتمع ، وبحدود اصطناعية ، ولكنها تؤدي أغراضها . الثانية أن الاقليم الادارى اصيل فى تركيب المجتمع ، وأنه منطقة من الارتباط البشرى الانبثاقى ، نعلم بوجودها ، وإن صعب تحديدها .

ولا شك أن النظرية الأولى غير العضوية لم تعد صالحة ، فالاقليم الادارى المثالى على أى مستوى هو الذى يمتاز بأكبر عدد من المصالح المشتركة والذى يتفق مع حقائق الحياة البشرية لا الذى يتعامد عليها ويمزقها . واتساع نطاق حركة السكان اليومية بسبب المواصلات الحديثة جعل من الضرورى توسيع الوحدات القديمة واخضاعها لأنماط وتجمعات السكان ومصالحهم . اذ ليس هناك مبدأ مقرر فى التنظيم السياسى كمبدأ اتفاق مناطق الادارة مع اقاليم الحركة اليومية .

وقد تنبأ ولز مبكرا بأن كل تقسيماتنا الادارية ستصبح بالية مع « الغاء » المسافة والمكان . كذلك تميزت التقسيمات الادارية القديمة بالفصل الصارم بين المدن والريف ، فالمدينة تمثل وحدة ادارية مستقلة (داخل الكردون) ، بينما الريف المحيط يمثل وحدة أخرى . وهذه الثنائية الزائفة أصبحت خطأ كبيرا بعد ان أصبح عدد كبير يسكن الريف ويعمل فى المدينة ، كما أن نمو المدينة بجميع أجهزتها يتم أخيرا فى الريف المجاور . لهذا لابد من توسيع مناطق الحكم المحلى وتكامل المدن والريف اداريا .

كذلك ينبغى أن نميز بين اللامركزية فى الحكومة القومية وبين اعادة تنظيم وتنمية الحكم المحلى فى وحدات أكبر . فللغرض الأول قد تصلح الأقاليم والتقسيمات الكبرى ، أما للثانى فالوحدات الصغرى مطلوبة لحسن أداء العمل فى الادارة المحلية ، ويجب أن تسود فيها درجة عالية من الشعور والمصلحة المشتركة بين المواطنين . أى أن المطلوب نوعان من الوحدات والأقاليم : وحدات على المستوى الكبير للامركزية ، وعلى المستوى الصغير للحكم المحلى .

وقد لخص فوست أسس التقسيم الادارى للمقاطعات فى ستة هى :

١ - ينبغى ألا تتدخل الحدود فى حركة السكان ونشاطهم اليومى ، فلا تفصل بين مكان العمل والسكن وتعطل بذلك نمو ولاء محلى مفيد . لهذا ينبغى أن تتبع خطوط أو مناطق تخلخل السكان لتكاثفهم .

٢ - ينبغى أن يكون لكل مقاطعة عاصمة حاسمة تكون مركزا للحياة الاقليمية ، كما ينبغى أن تتوسطها ليسهل الوصول اليها من كل أجزاء المقاطعة .

٣ - ينبغى لأصغر مقاطعة أن تكون من الحجم بحيث تبرر الحكم الذاتى ،

فيجب أن تشمل من الموارد والامكانيات والخبرات ما فيه الكفاية • وهذا الحجم يختلف طبعاً بحسب حجم سكان الدولة •

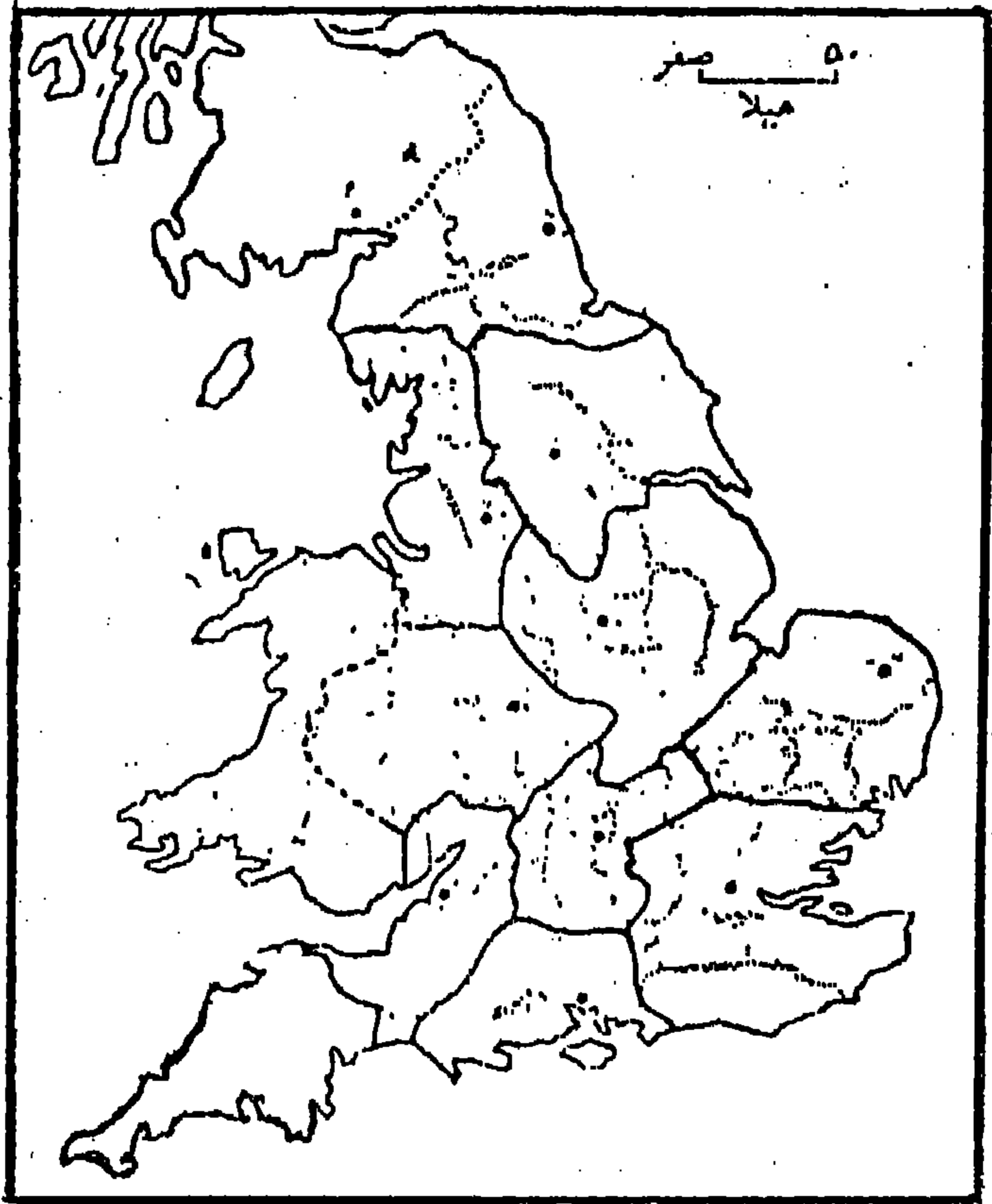
٤ - لا ينبغي لأى مقاطعة أن تكون من الضخامة فى عدد سكانها بحيث تسيطر على الاتحاد •

٥ - ينبغي للحدود أن تتبع خطوط تقسيم المياه لا مجارى الأنهار ولا يجوز أن تقطع الأودية • وحيث السطح مستو ينبغي على الأقل ألا تتعرج الحدود بلاداع أو بتعقيد •

٦ - ينبغي للتقسيم أن يحترم الولاءات والتقاليد المحلية •

(ب) التخطيط الاقليمى • التخطيط هو تطبيق أحسن الطرق العلمية لتحقيق أحسن استغلال للموارد الطبيعية والبشرية • فالتخطيط علاج ، ولا بد بذلك من أن يسبقه التشريع • ولا يمكنه إلا أن يعتبر التركيب المكانى أو الجغرافى الأصل للمجتمع لى يحقق أغراضه • وقد استعملت كلمة التخطيط الاقليمى فى أكثر من معنى ، أهمها تخطيط المدن الاقليمى ، وتخطيط الموارد •

تخطيط المدن الاقليمى ، أولاً ، قصد به أساس التخطيط الطبيعى physical planning للمدن والقرى ، ثم وسع ليعنى توسيع تخطيط المدن فى اقاليمها حتى سمي فى فرنسا مثلاً بالاقليمية المدنية régionalisme urbaine ، وفى انجلترا ربما كان هذا هو اشييع معنى للتخطيط الاقليمى ، حيث بدأت أول محاولة لتحديد اقاليم تخطيط مدن بتجميع مجموعات متجاورة كيفما اتفق من الوحدات الادارية الصغرى بقصد اتمام تخطيط مدن مفردة بدل الوقوف عند حدودها الشكلية المباشرة •



شكل ٢٦ - اقاليم فوست المقترحة لانجلترا وويلز

فقد ظهرت بعد الحرب الكبرى الأولى حركة تخطيط المدن الاقليمي regional town planning ، وبها تتفق كل مجموعة متجاورة من الوحدات الادارية الصغرى فيما بينها وبصورة غير رسمية على تنسيق أعمال تخطيط مدنها مادامت مترابطة . وكانت هذه الوحدات المجموعة وحدات اصطناعية عشوائية بحتة . فهي وان كانت أكبر من الوحدات الرسمية التى تعجز عن التخطيط الفعال لصغرهما ، الا أنها غالبا تظل أصغر من أن تكون وحدة اقليمية صالحة ، كما أنها تقطع أحيانا عبر مناطق مترابطة جدا ، ولا تضم « أقاليم مشاكل » كاملة . كذلك كانت الغيرة على الحدود والاستقلال الإدارى سببا فى عدم ضمها نهائيا معا مما يعرقل تخطيط نمو المدن .

فهذه الطريقة اذن قاصرة وضرورة لحظية ، ولكنها تدل على ضرورة ايجاد اطرار حقيقية دائمة صالحة لأغراضها . وقد تحقق تخطيط المدن الاقليمي بشكل فعال فى حالة المرور ، حيث أنشئ « اتحاد التخطيط الاقليمي للمرور » فى ١٩٢١ ، يشمل نفوذه التشريعى كل المنطقة المترابطة طبيعيا وبشرىا ويعالج كل العناصر المتشابكة مثل نمو المدن وتوزيع الصناعة والمواصلات والقنوات . الخ .

تخطيط الموارد resources planning ، ثانيا ، هو المعنى الاعم للتخطيط الاقليمي . فهناك الحاجة أيضا الى تحديد الوحدات الطبيعية المتجانسة الكبرى فى الدولة لتخدم كاطر لتنمية الموارد القومية فى المدى الطويل وللتخطيط الطبيعى والاقتصادى . ومثل هذا الاقليم هو الهدف النهائى للتخطيط الاقليمي . ولقد برز بقوة فى المانيا والولايات المتحدة منذ عقدين ، وفى انجلترا بعد الحرب الأخيرة .

والهدف فى كل الحالات هو تحديد عدة اقسام محددة فى كل البلد ،
أكبر من الوحدات المحلية القائمة ولكن على أساسها ، لأن تلك الوحدات
المحلية أصغر جدا من أن ترتبط بحقائق الحياة الحديثة وحاجاتها وبالتخطيط
الواسع المدى على النطاق القومى . وبالنسبة للمخطط العملى ينبغى أن يكون
الاقليم وسيلة لابقاء المشاكل والوظائف التخطيطية فى حدود وأبعاد معقولة
يمكن تناولها . فالوطن القومى أكبر جدا وأكثر تنافرا من أن يمكن النظر اليه
نظرة واحدة . فالدولة لا تصلح كوحدة . والمخطط محتاج الى وحدة أقل من
الأمّة sub-national ، وأكبر من التقاسيم والوحدات المحلية القائمة .
فمن أكبر مشاكل المخطط أن يوجد لنفسه وحدة تشريع أو مجال واطار تنفيذ .
ومثل هذه الوحدة يجب أن تكون منطقة متجانسة طبيعيا واقتصاديا الى حد
كبير ، وكذلك فى الرأى العام .

وهناك مبدأ ايكولوجى هام وهو أنه فى منطقة متجانسة الموارد
ينمو عادة تجانس اقتصادى اجتماعى ، وهذا أساس أقلمة الدولة . بل ان
هذا ليحدث بالفعل تلقائيا كما تدل الأسماء الاقليمية المتوطنة — مثل « الغرب
الأوسط » « والجنوب العميق » . الخ فى الولايات المتحدة — وتمتاز عادة
بأنها سهلة التحديد ، كما تعبر عن ولاء أو وعى اقليمى يجب أن يعيه ويعتبره
المخطط الاقليمى ، فيتخذها اطارا مرنة للمركزية التخطيط القومى .
« فاقليم التخطيط » المثالى ينبغى أن يكون ملموما ، متلاصقا . متجانسا ،
يمثل وحدة وعلاقة تماسك عضوية ، ويشمل مجموعة كبيرة من الموارد أى
وحدة اقتصادية طبيعية ، ويضم « مناطق مشاكل » كاملة لا جزئية ، وأن يمتاز
بنمط حضارى ويتبع الوعى والمشاعر الاقليمية ، أى يكون له شخصية اقليمية
كتلك الشخصيات التى تعبر عنها الأسماء الاقليمية المتوطنة . ومحك التجانس
فى تحديد الأقاليم لآى غرض هو نهائيا سلوك الناس ، فلا بد أن نبحث عن

التشابهات فى عادات الحياة ومستويات المعيشة والمثل والخبرات والمهارات
فى حل المشاكل الاقتصادية .

ولكن التخطيط الاقليمى للموارد يتعرض لعناصر مختلفة جدا تشمل
استغلال الأرض الزراعية ، السكان ، اعادة الاسكان ، المياه ، الصرف
والرى ، الملاحة ، النقل ، التشجير ، صيانة المصايد ، الصناعة والقوى ،
الاصلاح الاجتماعى والاقتصادى . الخ . فهل ستتفق حدود التقسيم
الاقليمى لكل هذه الأغراض ؟ الرد هو أنه لن يمكن تحديد الأقاليم قبل
التخطيط . لأن كل غرض سيحتاج الى أقاليم خاصة . والحل هو أن نحدد
تلك الأقاليم المتجانسة طبيعيا وبشرىا والتي يوجد فيها تجمع كبير من الموارد
التي تتفق مع شعور ووعى اقليمى متبلور ، فنقيم فيها مراكز هيئات التخطيط
التي ستتركز فيها السلطة على الاقليم ، ولكن لا نحدد حدود الاقليم لكل
الأغراض التخطيطية ، بل ستختلف هذه الحدود بحسب كل غرض خاص ،
ولو أنها جميعا ستركز على عاصمة متوسطة . أى أن الحدود ستكون مرنة
ومتعددة بحسب أغراضها .

د - أقاليم الأغراض الخاصة أو العملية practical or ad hoc regionalism .
كل البلاد مقسمة الى وحدات اقليمية صغيرة للأغراض
المختلفة فى الحياة العملية . ويمكن أن نميز بين مجموعتين : أغراض الخدمات
العامة ، والهيئات الحرة الخاصة . فادارات الدولة ومرافقها ومصالحها
المختلفة تحتاج الى تقسيم الدولة الى اقاليم صالحة للعمل ولأغراضها
المتباينة مثل الاذاعة والاحصاء وجمع التعدادات ، وتوزيع البريد ، والعمل ،
والرى والدفاع المدنى ، وتنظيم الصناعات ، والزراعة ، وتسجيل
الاحصائيات الحيوية ، والضرائب . الخ . وأما الثانية فسان كل
(م ٢٦ - جغرافية المدن)

المؤسسات الخاصة أو الشركات والهيئات التجارية التي لها نشاط قومي وتوزيع يغطي الأمة ، تلجأ الى « أقلمة » نشاطها فتقسم الدولة لأغراضها الى وحدات وأقاليم . ويلاحظ أن رجال الأعمال والمؤسسات الاقتصادية كانوا أسرع من رجال الحكم الى الاعتراف بدور الاقليمية ، فالبنوك والناشرون والمحلات التجارية والموزعون ٠٠٠ الخ تتم على أسس اقليمية . ولاشك أن السبب في تخلف الادارة بالنسبة الى الشركات هو أن التغيير السياسى أصعب وأبطأ من التغيير الاقتصادى .

وعموما فكل هذه التقسيمات العملية ضرورية لضمان كفاءة العمل واقتصاديته . ويجب أن تكون الوحدات متوسطة الحجم فان شدة اتساعها تضعف الضبط والتنظيم ، وشدة صغرها تجعلها تتكلف كثيرا فى ادارتها . وكثير من الشركات تحدد اقليمها بحسب كثافة السكان أحيانا ، وأحيانا بحسب قوة موظفيها ، وأحيانا بكمية الطلب أو المواصلات ٠٠٠ الخ . وغالبا تعتمد هذه المصالح والهيئات فى تحديد أقاليمها الخاصة على شبكة الأقسام الادارية الصغرى (الادارة والحكم المحلى) ولكن هذه التقاسيم تختلف عن بعضها البعض ، أحيانا اختلافا جذريا . وكثيرا ما توجد فيها أخطاء وحماقات كثيرة . ولكنها كثيرا ما تتفق الى حد أو آخر ولا سيما حول المدن الكبيرة .

وفى مثل هذه التقسيمات لا يمكن المطالبة بفرض نمط واحد صارم عليها جميعا ، لأنها تخدم أغراضا مختلفة ، ولكن حيثما أمكن ذلك يحسن اشتراكها فى الحدود والرقعة ، أو فى الرقعة مع تعديل الحدود التعديل اللازم لكل غرض . وهذا التوحيد فى أعمال الأقلمة العملية يساعد فى أغراضها الخاصة وفى أغراض التخطيط والتنظيم العامة . كما أنه يساعد على تبلور الروح الاقليمية الصحيحة . فمثلا لا معنى لأن تكون للنواحي فى

مصر حدود مالية ، وأخرى صحية ، وثالثة « للضبط والربط » (الإدارة) ، وتخرج الاحصائيات مثالا من ثلاث فئات مما يفقدها قيمتها فى المقارنة ويضاعف الجهد بلا جدوى . فلاحظك أن نمط الجغرافيا الادارية للدولة يصبح شديد التعقيد بهذه الصورة ولا بد من تبسيطه .

الاقليمية والمدن

دور المدينة فى الاقليم

١ - المدينة نواة الاقليم . لقد عرضنا حتى الآن للاقليمية فلسفة وتطبيقا بصورة عامة ، ولا بد الآن أن نتساءل عن دور المدينة فيها . من الواضح أن موضوع الاقليمية اكبر وأوسع من اهتمامات جغرافية المدن وحدها . فالاقليمية باعتبارها الفلسفة التطبيقية للجغرافيا عامة هى أكثر اقترابا من الجغرافيا الاقليمية . ولكن الواقع أن اقليم المدينة قد اقترب بجغرافية المدن من الجغرافية الاقليمية اقترابا شديدا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإن المدينة تعد محورا « ومسامرا محويا » حيويا وقاسما مشتركا أعظم فى الاقليمية .

ففى كل محاولات « الاقليمية » التى عرضناها تركز وحدات التقسيم على حلة نووية مجمعة - مدينة غالبا - كنواة وقاعدة للاقليم التنظيمى . فكل خطط التقسيم الادارى والحكم المحلى على كل المستويات تبدأ من حلة نووية ، وكل وحدات التخطيط الاقليمى تدور حول مدينة مركزية مهيمنة ، وكل التقسيمات الاقليمية العملية التى لجأت اليها المؤسسات التجارية وأصحاب الأعمال الحرة أو الهيئات ومصالح الخدمات العامة تتخذ قواعدها المدن ، وخاصة المدن المتروبوليتانية أو العواصم الاقليمية .

فكل هذه الأقاليم التنظيمية المختلفة تتحلل فى النهاية فى عناصرها الأولية الى ثلاثة : مساحة أرضية متجانسة من حيث غرضها ، ونواة مركزية تتوسطها ، وشبكة هيكلية من المواصلات تجمعها . والمطلوب فى هذه الأقاليم التنظيمية هى أقاليم الدولة الفعالة ، أقاليم الحياة الجماعية المشتركة . وهذه الأقاليم قد ترتبط بالوحدات المورفولوجية أو الطبيعية القديمة ، ولكن ليس من الضرورى ذلك ، كما أنها ليست أبدا الحدود الادارية الرسمية المبتسرة .
انما هى أقاليم التفاعل البشرى الحية ، أقاليم وظيفية قبل أن تكون تركيبية .
فأين وكيف نبحث عنها ؟

يرى معظم الكتاب أن نبحث عنها فى اقليم المدينة . فقديما — منذ قرن تقريبا — كانت المدينة وحدها أو القرية وحدها هى وحدة الحياة المجتمعية الواعية . ولكن تطور المواصلات وتعقد الحضارة بزيادة تعدد الخدمات الحديثة جدا أدى الى ضرورة تركيزها تركيزا محددًا فى مراكز كبرى قرب أو وسط تجمعات السكان العظمى . والى درجة لم تعرف من قبل اطلاقا ، بدأ سكان المناطق الريفية المحيطة يتطلعون الى المدن الكبرى ، ويسعون الى خدماتها سواء بالانتقال اليومي أو الفترى أو بالعلاقات الدائمة معها . والآن أكثر من أى وقت مضى أصبحت الحلة النووية أساس تنظيم المجتمع : فالريف يتطلع الى القرية ، والقرى الى المدينة ، والمدن الى مدينة أم كبرى (متروبوليس) .

هكذا على كل المستويات أصبحت المدينة هى أهم عوامل أقلمة الحياة الحديثة للمجتمع . وهكذا نما وتطور التكامل المدنى للحياة الحديثة نموا بعيد المدى ، وزادت جدا سلطة ونفوذ المدن — المدن الكبرى خاصة — على أقاليمها وعلى حياة الأمة . والمدينة باعتبارها بؤرة للنشاط البشرى ولتنظيم خدمة الأقاليم المجاورة وبقوتها اللاحمة كمركز ، بدأت تمنح الأقاليم المحيط

وحدة وتجانسا فى المصالح والشعور ونمط الحياة ووعى الجماعة وأصبحت هذه الحالات المجمة الكبرى هى أساس توحيد الأقاليم فى أقاليم فعالة وفى تقسيم المجتمع مكانيا ، أى أصبحت المدينة أساس الأقاليم ، والعامل الأساسى فى تكامل وترابط حياة وتنظيم المجتمع . وبذلك لم تعد القرية أو اقليم القرية أو المدينة وحدها هى وحدة تركيب المجتمع الحقيقية اليوم ، بل اقليم المدينة . بل يرى سميلز أنه فى بلد كبريطانيا يمكن أن نذهب الى حد أن نقترح أن الوحدة الحقيقية الأساسية فى التركيب الجغرافى لحياة المجتمع اليوم هى اقليم المدينة . وفى الولايات المتحدة تلعب « الأقاليم المتروبوليتانية » دورا خطيرا فى تنظيم حياة المجتمع الاقتصادية والاجتماعية .

ولا شك أن اقليم المدينة هو أهم عنصر وقوة منفردة فى تكوين التجمعات الكبرى الأساسية الأصيلة فى المجتمع الحديث ، ولو أن العوامل الطبيعية والتاريخية والحضارية والاقتصادية لها أهميتها . فهو الوحدة الفعالة الفعلية *de facto* فى تشكيل معظم نواحي النشاط الحديث ، كطرق تلقائى انبثق من نفسه . وكل الدراسات الاجتماعية الحديثة تؤكد اقليم المدينة كالوحدة الحقيقية فى الحياة الحديثة ، وأنه سيبرز أكثر وأكثر كالتجميع الفعال للحياة الاقتصادية والاجتماعية الحقيقية ، وسيكون وحدة النشاط والتخطيط الديمقراطى كما كانت « دولة المدينة » فى الماضى ، وأنه منافس للمقاطعات داخل الدولة ، وينبغى لذلك أن يكون وريثا لها فى التقسيم الإدارى الجديد للدولة .

بمعنى آخر ينادى الكثيرون بأن تتخذ أقاليم المدن ، وخاصة المتروبوليتانية ، كأساس التقسيم الإقليمى للدولة لأغراض تنظيم المجتمع وتنظيمه سواء فى الإدارة والحكم المحلى أو فى التخطيط بأنواعه أو فى الاقتصاد والتجارة والخدمات الاجتماعية . فكان لابلاش من أول من قسم

فرنسا الى وحدات طبيعية ، كل وحدة حول مدينة اقليمية هي بمثابة « العقدة الاقتصادية » noeuds لمنطقتها . ورأى أنها ينبغي أن تستخدم فى التقسيم الادارى . ومن بعده كان بلانشار يدعو الى نفس المبدأ . وفى انجلترا كان فوست سباقا الى تقديم خطته الاقليمية الجديدة التى تبدأ من تحديد العواصم الاقليمية الكبرى لتكون قواعد الأقاليم الجديدة . فكما نسعى الى التعرف على أقاليم « طبيعية » للمجتمع ، ينبغي أن نحدد عواصم « طبيعية » أيضا . وفى الولايات المتحدة نادى البعض باتخاذ الأقاليم المتروبوليتانية وحدات ادارية جديدة بدل الولايات ، كما اقترحوا اتخاذها وحدات تخطيط ، هذا عدا أن الشركات والمؤسسات اتخذتها فعلا وحدات للتعامل والتسويق وتنظيم أعمالها . وباختصار ، فعلى الرغم من الصعوبة العملية فى تحديد اقليم المدينة ، فانه - كما يقول شابو - يبدو اليوم أكثر أشكال التقسيمات الجغرافية منطقية وتعقلا .

٢ - نواة قاصرة . ومع ذلك فهناك بعض اعتراضات على اقليم المدينة كوحدة تنظيمية أو تخطيطية . فأولا ، لا يوجد فى كل المناطق والبلاد عدد كاف من المدن الكبرى التى يمكن أن تغطى كل رقعة الدولة بمجالات نفوذها ، أى لن يمكن أقلمة كل سطح الأرض بصورة فعالة . وليس هذا الوضع قاصرا على المناطق المتخلفة أو المخلخلة من العالم خارج غرب أوروبا وشرق أمريكا والموسميات ، ولكنه يصدق على أجزاء من غرب أوروبا نفسها . ففى فرنسا وجد أن المدن الكبرى قليلة ولا تكفى لتحديد أقاليم شاملة على أساسها ، ولزم الاعتماد على المدن المتوسطة والصغيرة رغم عدم كفاءتها تماما . وقد اقترح البعض أنه بدل أن يكون للاقليم أو المقاطعة عاصمة سائدة واحدة ، فلتكن هناك مجموعة من العواصم المتخصصة المختلفة ، فتوجد عاصمة دينية وأخرى ثقافية وأخرى ادارية وتجارية . .

الخ . ثانيا اذا اتخذنا اقليم المدينة وحدة تنظيمية ، فهل نفسر كل الأغراض والوظائف المختلفة فى اطارها الموحد رغم أن الامتداد الطبيعى لبعض الأغراض يختلف عن البعض الآخر ؟ ثالثا أنه فى أمريكا رفضت الأقاليم المتروبوليتانية فى الدراسات الحديثة كوححدات تخطيط ، لأنها كوححدات اجتماعية ، تعتبر خاصة أو متخصصة أكثر مما ينبغى بالنسبة للحاجات والجوانب العديدة للتخطيط . فمثلا بالنسبة لأغراض الري أو الزراعة قد لا يعنى اقليم المدينة كثيرا . ولهذا يلزم الاعتماد على أسس أخرى غير المدن والمواصلات - كمناطق أنواع الزراعة والصناعة . الخ . وعلى هذا فليس اقليم المدينة هو الأساس الوحيد لكل أنواع الأقاليم وان كان من أهمها .

أثر الاقليمية على المدن

١ - العاصمة والاقليمية . ما مغزى الاقليمية على التركيب المدنى للدولة ؟ ان للاقليمية التى تستهدف العدالة الاقليمية الجغرافية انعكاسات خطيرة على مجتمع المدن فى الدولة . حيث أن المدينة هى ذلك « المساسم المحوى » الحيوى فى التنظيم الاقليمى للمجتمع . فلكى نضمن شبكة من القيم والفرص الحضارية « وثمرات الحضارة » المتكافئة بقدر الامكان فى جميع أجزاء الدولة ، لابد من توزيع أثقال المدن على مساحة الدولة بعدالة . ومعنى هذا شبكة من « العواصم الاقليمية » الطبيعية من حجم كبير معقول لتكون القواعد الحضارية لاقاليم الدولة المختلفة . وستكون العاصمة القومية بالطبع أكبر حجما . ولكن الذى حدث غالبا أن متروبوليتانية العاصمة القومية ، بتحويل كل الأقاليم الى ضاحية لها وتركيز كل مكاسبها فيها ، سلبت هذه العواصم الاقليمية امكانيات النمو وحطت دورها الى مرتبة ضئيلة . وقد كان كثير من هذه المدن الاقليمية عواصم قديمة لمقاطعاتها

المستقلة قبل التوحيد ، وجاءت الوحدة كتنزيل لمرتبها demotion كما حدثا في ألمانيا مثلا .

وقد أدى ربط الاقاليم بعجلة العاصمة المركزية وتحويلها الى « تروس » اقتصادية لها الى أن هذه الاقاليم فقدت امكانيات اعالة مدينة اقليمية كبيرة ، كما أن هذه المدن الاقليمية فقدت كثيرا من حاجة اقليمها اليها ، كما فقدت هي بدورها القدرة على تقديم هذه الخدمات ، فحرم الاقليم من رأس كبير مفكر ومعبر عن شخصيته ومشاكله وحاجاته ، بعد أن تحول هذا الرأس الى تابع يستمد وحيه وتوجيهه وأفكاره من العاصمة المركزية . وهكذا وقع الاقليم والمدينة الاقليمية معا في حلقة مفرغة : فلا المدينة قادرة على رفع مستوى الاقليم لضعفها وعجزها المادي وذبولها الحضارى ، ولا الاقليم هو قادر على تقوية مدينته وبعثها نظرا لأن فائضه وطاقاته المادية والبشرية تمتصها العاصمة المركزية الطاغية ، وبذلك يصبح متضخم العاصمة hypertrophy هو ضمور المدن الاقليمية atrophy .

وفي هذا الاطار اللاقليمى يشكل تركيب مدن الدولة نمطا مختلا معوجا يتألف من حجر ضخم أو أكثر monolith تكاد تسحق تحتها عددا كبيرا من الأعمدة الصغرى المتهاكة . من « تراب المدن poussière de villes » وقد تشبه الصورة أيضا جسما ضئيلا لقزم ينوء بحمل رأس متضخم . وقد يختل التناسب فى حالات لدرجة تصبح معها « العاصمة هي الدولة » أو يكاد ، وتلك وصمة وطنية فى الحقيقة . ودائما يكون مجتمع المدن فى الدولة أبعد ما يكون فى تركيبه عن الشكل الهرمى المدرج المتزن الناضج ، بل يصبح مفلطح القاعدة جدا ، حاد القمة جدا ، مختنقا فى خاصرته ووسطه اختناقاً شديداً . بمعنى آخر تعدم الدولة « الطبقة الوسطى » من المدن ، فلا تملك الا مدينة أو اثنتين طاغيتين فى ناحية ، وفى ناحية أخرى

بضع عشرات أو مئات من المدن القزمية • « والطبقة الوسطى » فى مجتمع المدن — كما فى مجتمع الأفراد ؟ — هى العمود الفقرى للحياة الإقليمية المتزنة الرصينة • ويلاحظ أن شدة التركيز وعنف التضخم فى مدينة أو اثنتين فى بعض الدول قد يدل على فقر الدولة حضاريا وتخلفها وعدم قدرتها على تنمية عدد معقول من الأحجام المعقولة ، ومثل هذا الوضع واضح الى حد كبير فى مصر •

٢ — التنمية الإقليمية • والحل الإقليمى الوحيد لهذا الوضع هو بعث المدن الإقليمية وتنميتها • وهذا ، بافتراض ثبات الطاقة المدنية العامة للدولة ، لا يمكن أن يتم الا على حساب المدن المتروبوليتانية المتورمة ، أو على الأقل فى بعض الحالات بتثبيت أحجامها ومنعها من المزيد من النمو • وقد اضطر تقريبا كل من تعرض لدراسة هذه المشكلة الى النص على هذه الضرورة ، أى لا مفر من إعادة توزيع الأثقال المدنية فى الدولة بالتخطيط الإقليمى الرشيد • وإذا كانت إعادة توزيع السكان redistribution مبدأ أساسيا فى التخطيط ، فإن إعادة توزيع أحجام وأجرام المدن جزء أساسى من هذا المبدأ • وهو مبدأ تكتسب به الحكومة — كمخطط الوطن — دور جغرافى الدولة الرسمى الذى يرسم لها خريطةها البشرية والعمرانية ويصح تفصيلها • ويعنى هذا الدور وضع « سقف » لحجم العاصمة أو المدن المتروبوليتانية من ناحية ، « وأرضية » لحجم المدن والعواصم الإقليمية من الناحية الأخرى • وفى أغلب الحالات يعنى هذا عملية « تصفية liquidation » لحجم العاصمة المرضى ، وغيرها من المدن المتضخمة مما يوصف « بالكبرى • Greater ... » ، مثل Greater Manchester Greater Birmingham ... فى بريطانيا •

ولكن يجب أن يكون واضحا أن عملية التصفية هذه لا يتصل بها

تفتيت pulverisation الميغالوبوليس أو كبت حياة المدن واذابتها
deurbanisation ، disurbanisation ، وانما يقصد بها إعادة
تشكيلها reurbanisation . وهي لا يقصد بها كذلك التبعثر
واللامركزية decentralisation وان كانت هذه هي الكلمة المستعملة
عادة في هذا المجال ، ولكن المقصود هو تدريج المركزية subcentralisation
على مقياس متراتب معقول فالعملية المطلوبة إعادة توزيع ، أو كما يعبر
مفورد : توقييع وظيفي « functional spotting » . وهي بناء لاهدم ،
ومن شأنها أن تخلق منفعة وقيمة جديدة « place utility » للأحجام
المنقولة بعد أن كانت أجهزة معتلة فاسدة في مواقعها القديمة . وبطبيعة
الحال لا ينتظر أن تقابل المدن المتضخمة مشروع التخلخل بالقبول ، فكل
مجلس بلدى مصاب بجنون الضخامة ولا ينتظر منه أن يشرع لتخفيض
بضعة مئات من الآلاف من سكانه . ومثل هذا القرار لا يمكن إلا أن يأتى
من السلطة العليا ، من الدولة .

ولنذكر بعد هذا أن الفنون والتكنولوجيا الحديثة كالسيارة والكهربا
ووسائل المواصلات اللامكانية قد قللت الحاجة الى التجمع والتركز ، وأنها
جعلت كل مكان فى الاقليم مركزا ممكنا لنشاط ما ، وأنها أيضا تمكن للتبعثر
واللامركزية . والواقع أن التركيز العنيف هو خاصية باليو تكنية أصبحت
قديمة ، وأن الفن النيوتكنى الحديث يدعو بطبيعته الى ، ويمكن ، لنمط
جديد من المدنية الصحية المتكافئة التوزيع ، نمط يسمى مفورد المدنية
البيوتكنية biotechnic urbanism .

فالذى حدث فى المدن والعاصمة المتضخمة أنها بمركزيتها المتطرفة انما
نقلت السكان من مدن عضوية صحية متزنة فى الاقاليم ، ليتحولوا فيها أما
الى ضواحي « الوست اند » suburbia أو الى عشش « الايست اند » .

وعشش العاصمة هي دليل فقر وافلاس الحياة الاقليمية . بينما ضواحيها دليل فشل حياتها هي كمدينة . فالمدينة الضخمة تلخص كل مساوئ تطرف الحجم والاتساع : فنمو الضواحي بأشكاله المختلفة من شريطي ribbon development ، أو مفتوح open ، أو مبعثر ، كله يأكل الأرض الزراعية ويبددها ، ويمزق ويجذب الحياة الاجتماعية لسكانها ، ويبدد الوقت والجهد والدخل في الانتقال اليومي الى العمل ، كما يفاقم مشكلة النقل داخل المدينة ، هذا عدا غلاء المعيشة وتضخم الأثمان والايجارات والضرائب والتعرض للتلوث و لاخطار الحرب الجوية مما يهدد سلامة الدولة ككل .

والحل هو أن « تخلخل » هذه الجسم المتورم بطريقتين : أولا أما بنقل الفائض الى مدن توابع satellites منفصلة عن المدينة العظمى انفصالا كافيا ، وبهذا تحل مدن الحداث garden city السليمة محل ضواحي الحداث garden suburb الضارة (أى subcentralisation لا suburbanisation) . وبذلك تتحول المدينة العظمى من وحيدة النواة mono-nucleated الى عديدة النوايا apoly . وتصبح أقرب الى نوع المدينة - الاقليم regional city منها الى المدينة - النقطة . أما الطريق الثانى فهو بنقل الفائض الى مدن الاقاليم ، وربما كان هذا هو الأفضل لأنه الحل الاقليمي الحقيقى ، ولو أنه أكثر صعوبة . على أن المهم أن الهدف هو :

«... our biggest cities must in the future be country towns.»

٣ - أقطاب التنمية . وهنا يجب أن يكون واضحا أن هذا النقل لن يكون الى مدن جديدة تنشأ خاصة لهذا الغرض ، بل يجب أن ينصرف الاهتمام أولا الى المدن القائمة فعلا حتى ولو كانت صغيرة لأنها تمثل

رأسمال وبيئة جاهزة ، بينما المدينة الجديدة تظل « خاما » وناقصة فى وظائفها ومرافقها مدة طويلة قبل أن تنضج ، فالمدن القائمة — باتفاق جميع المخططين — اقتصادية أكثر من المدن الجديدة كنواة للتنمية الاقليمية . وبطبيعة الحال لن تنتخب من المدن الاقليمية الصغيرة لهذا الغرض الا من تتوافر فيها شروط الموقع الجيد أولا والامكانيات المادية ثانيا .

وليس المقصود من بحث وتنمية المدن الاقليمية أن نحقق لها أحجاما متواضعة فى النهاية ، بل لابد لكل اقليم من قاعدة حضارية فعالة لا تتحقق الا بحجم معقول مثل ٢٠٠ ألف أو نحو ذلك . فليس القصد من خلخلة المدن العملاقة أن نملأ صفحة الأقاليم ببحر من « تراب المدن » ، فان هذا أسوأ من التضخم المتروبوليتانى ولا يجعل الاقاليم أكثر من مجتمع ريفى عتيق folk-society . ولقد وجد أن هناك فى الدول الناضجة حضاريا واقتصاديا مدينة مائة ألفية لكل ١ ½ مليون نسمة من السكان ، أى أن نحو مليون نسمة مطلوبة لتعول مدينة مائة ألفية . وهنا نذكر أن منطقة كالصعيد سكانها (١٩٤٧) نحو ٨ مليون ولم تكن تملك الا مدينة مائة ألفية واحدة هى أسيوط (!) .

. وسواء ستم اعادة التوزيع المدنى فى الدولة محليا أو اقليميا ، فان وسائل تحقيقها يجب أن تكون بطرق غير مباشرة أكثر منها مباشرة . فمثلا اقترح البعض علاجا للهجرة المتدفقة على المدن المتضخمة منع الهجرة أو تحديدها بالقانون . ولكن هذا تدخل فى حرية فردية أولية هى حرية الحركة freedom of mobility ، وهى تنكر على كثير من المواطنين مبدأ تكافؤ الفرص . وربما يكون هذا مفهوما اذا وفرت الامكانيات والفرص المرضية فى منطقتهم أو مدينتهم المحلية . أما الحل السليم ففى ضبط تلك العوامل والضوابط التى تجذب اليها السكان ، وهنا يمكن أن نميز بين

ثلاثة من هذه العوامل : الصناعة ، الادارة ، والملكية .

(أ) الصناعة . ففي كثير من الدول - الصناعية غالبا - تعتبر الصناعة مغنطيس السكان والهجرة ، فهنا ينبغى على التخطيط الاقليمى أن يمنع أو يحدد انشاء المصانع أو الصناعات والمؤسسات الجديدة فى المدينة المتخمة ويعلنها « مدينة مغلقة closed city » فى هذا الصدد ، بينما يقدم من الناحية الأخرى التسهيلات الكافية لها فى المدن المحرومة التى يريد أن يوجه النمو اليها ، مثلا بانشاء الطرق والخطوط الحديدية اللازمة أو بتقديم أراضى البناء الرخيصة أو مستعمرات المدن الصناعية trading estates أو توفير الكهرباء والمياه . الخ . ومن الثابت أن كثيرا من الصناعات كالأستهلاكية والخفيفة يمكن نقله وتوقيعه بحرية تامة ودون أى خطر اقتصادى .

(ب) الادارة . وفى حالات أخرى ، فى الدول الناشئة والمتخلفة خاصة ، يلعب العامل الادارى دورا حاسما فى توقييع المدينة . فوجود جسم ضخم من الموظفين أصحاب الدخول المرتفعة يجذب حوله الخدمات والمرافق والحرف الأخرى ثم أخيرا الصناعة حين تظهر . وتركز كل هذه المجالات فى العاصمة وانعدامها فى الاقاليم يجذب اليها كل الشبان الطامحين حيث يتعلمون فيها ثم لا يفسادونها ، فتخسرهم أقاليمهم وهى فى حاجة ماسة الى مواهبهم وخبراتهم ، بينما المكان الطبيعى للممتاز والنابه هو بين أهله وأقليمه . وغالبا ما يعمل نظامنا التعليمى فى نفس الاتجاه . فهنا ينبغى أن تكون اعادة التوزيع أسهل ، بأن تعيد الدولة توزيع موظفيها الجهاز الادارى والتنفيذى ومرافقها ومؤسساتها بما فيها التعليمية كالمدارس العليا والجامعات وكذلك أصحاب المهن الحرة المرتبطة - أى باللامركزية الادارية . ويمكن دائما فى هذا السبيل منح امتيازات وتسهيلات

مادية للقطاعات النقولة كتعويض عن الصعوبات الحضارية التى تعاني منها المدن الاقليمية المهمة .

هذا ويجب أن نذكر أن إعادة توزيع العمال والطبقات الفقيرة وحدها لا يمكن أن تخلق مدنا اقليمية فعالة ، بل ان هؤلاء عادة لا يسكنون مدينة الا اعتمادا على طبقاتها الغنية التى تستطيع أن تعول المدينة ومرافقها وعوائدها . . . الخ . لهذا لابد أساسا من إعادة توزيع الطبقات الوسطى والغنية ولابد أن تبدأ عملية اللامركزية منهم ومن الموظفين والمهن الحرة .

(ج) الملكية . وفى حالات أخرى يكون لنظام الملكية تأثير مباشر على تركيب المدينة وتوزيعها وذلك فى المجتمعات الرجعية الاقطاعية . فالإقطاع الزراعى يدعو الى الملكية الغيابية ، وهذه تؤدي الى ذبول المدن الاقليمية بانتقال كبار الملاك الى سكنى العاصمة المترفة ومجرة مكاسب وعائد الأقاليم سنويا من الأقاليم الى العاصمة . فكما تختفى الطبقة الوسطى من هذا المجتمع ، تختفى الطبقة الوسطى من تركيب المدن . وتحديد الملكية وإعادة توزيعها مع تحول المجتمع من اقطاعى الى اشتراكى والدولة الى دولة خدمات، من شأنه أن يصفى هذا الوضع ويجعل الملاك تتبع الأرض ، وليس الأرض الملاك، مما يعيد الحياة الى حيث تنتمى وحيث ينبغى لها فى المدن الاقليمية . ورفع امكانيات الريف هكذا ضرورة شرطية للامركزية المدنية الفعالة :

«Decentralisation of urban areas demands an increased capacity of the rural settlement.»

هذا وتنطبق حالة عامل الملكية وسابقتها الادارية على مصر الى حد بعيد .

المراجع

- ١ - ابن اياس . تاريخ مصر المشهور ببدايع الزهور فى وقائع الدهور . بولاق . ١٣١١ هـ . ج ١ .
- ٢ - أحمد توفيق المدنى . هذه هى الجزائر . القاهرة . ١٩٥٦ .
- ٣ - السيوطى . حسن الحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة . المطبعة الشرفية .
- ٤ - الفيروز أبادى . القاموس المحيط .
- ٥ - المقرئى . المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار . ج ١ .
- ٦ - بسام كرد على . شاعر مصطفى . أنور الرفاعى . جغرافية البلاد العربية . ١٩٤٩ دمشق .
- ٧ - جمال حمدان ، دراسات فى العالم العربى - القاهرة ١٩٥٨ .
- ٨ - جمال حمدان ، « فى العلاقة بين السكان والتضاريس » ، مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، مايو ١٩٥٧ .
- ٩ - جمال حمدان . نمو وتوزيع السكان فى مصر . القاهرة . ١٩٥٩ .
- ١٠ - جمال حمدان ، المدينة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٣ .
- ١١ - جمال حمدان ، القاهرة ، مترجم ، ١٩٦٨ (المقدمة) .
- ١٢ - جورج فاضلو حورانى ، العرب والملاحة فى المحيط الهندى القاهرة ، ١٩٥٨ . مترجم .
- ١٣ - رحلة ابن بطوطه ، تحفة النظار فى غرائب الأمصار ، القاهرة ، ١٩٢٨ . ج ١ .
- ١٤ - رحلة ابن جبير . تحقيق حسين نصار ، القاهرة ، ١٩٥٥ .

١٥- نجلاء عز الدين - العالم العربى ، مترجم ، القاهرة ، ١٩٥٨ .

١٦- كتاب فتوح مصر لابن عبد الحكم .

History of Conquest of Egypt, N. Africa and Spain, New Haven, 1922.

١٧- محمد فريد وجدى . دائرة معارف القرن العشرين ، ١٩١١ . ج ١

اختصارات

- (1) A. A. A. G. : Annals of the Association of American Geographers.
- (2) A. de Géog. : Annales de Géographie.
- (3) Econ. Geog. : Economic Geography.
- (4) Geog. : Geography.
- (5) Geog. Jour. : Geographical Journal.
- (6) Geog. Rev. : Geographical Review.
- (7) Scot. Geog. Mag. : Scottish Geographical Magazine.
- (8) Soc. Rev. : Sociological Review.

1. Abercrombie, P., Town and Country Planning, H. U. L.
(Home Univ. Lib.), Lond., 1933.
2. Ashby, A.W., «Effects of Urban Growth on Countryside».
Soc. Rev., Vol. XXXI, no. 4 Oct. 1939.
3. Aurousseau, M., «Arrangement of Rural Pop.» Geog. Rev.,
1920.
4. ———, «The Distribution of Pop., A Constructive
Problem». Geog. Rev., Jan., 1921.
5. ———, «Geog. Study of Pop. Groups», Geog. Rev.,
April 1923.
6. ———, «Location and Size of Pop. Centres», Geog.
Rev., Oct., 1941.
7. Auzelle, Robert, Technique de l'Urbanisme. Coll. Que Sais—
Je ? Paris. 1953.
8. Ball, J., Egypt in the Classical Geographers, Cairo, 1942.
9. Bardet, G., L'Urbanisme, Coll. Que Sais-Je ? 1947.
10. Barrows, Harlan H., «Geog. As Hum. Ecology», A.A.A.G.,
March, 1923.
11. Baulig, H., L'Amér. Sept., Géog. Univ., t.XIII, 1ère partie.
12. Beaujeu-Garnier, Jacqueline. Geog. de la Pop., 1956.
13. Bennett, E.N., Problems of Village Life, H.U.L.,
14. Bergel, Egon E., Urban Sociology, McGraw-Hill, 1955.
15. Berry, Brian J. and Garrison, W. L. «Functional Bases of
the Central Place Hierarchy», Econ. Geog.,
Vol. 34, no. 1. April, 1958.
16. Bews, J. W., Human Ecology, Lond., 1935.
17. La Blache, Principles of Hum. Géog., trans. Lond., 1926.
18. ———, La Personnalité Géog. de la France, preface
by H. J. Fleure, 1946.

19. Blanchard, R., *Asie Occidentale*, t. VIII, Géog. Universelle, 1929.
20. Bonné, A., *Econ. Development of the Middle East*, Lond., 1954.
21. Boumphery, Geoffrey, *Town and Country Tomorrow*, Discussion Books, 1942.
22. Bracey, H. E., «Rural Component of Centrality Applied to Six Counties in the United Kingdom», *Econ. Geog.*, Vol. 32, no. 1, Jan., 1956.
23. Branford, V., «Life-Doctrines in Conflict», *Soc. Rev.*, Jan., 1923.
24. Brunhes, J. «Specific Characteristics and Complex Character of the Subject-Matter of Hum. Geog.», *Scot. Geog. Mag.*, June. 1913.
25. ———, and Vallaux, C., *Géog. de l'Histoire*, 1921.
26. ———, *La Géog. Hum.*, Paris, 1925.
27. Brush, J., «Hierarchy of Central Places in Southwestern Wisconsin», *Geog. Rev.*, 1953.
28. Carpenter, Niles, *Sociology of City Life*, Longman's, 1932.
29. Chabot, G., *La Détermination des Courbes isochrones en Géog. urbaine*, *Comptes Rendus, Congrès de Géog.*, Amsterdam, 1938. t. II.
30. ———, *Les Villes*, Paris, 1952.
31. Childe, V.G., *What Happened in History*, Pelican Books, 1948.
32. ———, *Man Makes Himself*, N. Y. 1955.
33. Christaller, W., *Rapports Fonctionnels entre les Agglomérations Urbaines et les Campagnes*, *Comptes Rendus, Cong. Géog.*, Amsterdam, 1938, t. II.
34. Church, J.R., *Harrison Modern Colonisation*, London., 1950.
35. Clark, Colin, *Conditions of Econ. Progress*, London., 1940.

- ...J. —————, «The Econ. Functions of a City in Relation to its Size», *Econometrica*, Vol. 13. no. 2. April 1945.
37. Clark, Harold F., Technology and Geographic Change, in : *Global Geog.* ed. G. T. Renner, N.Y. 1945.
38. Clerget, M., *Le Caire. Etude de Géog. Urbaine* Le Caire, 1934.
39. Colby, C.C. and Foster, A., *Econ. Geog.*, 1947.
40. Cole, D.H., *Imperial Military Geog.*, Lond., 1937.
41. Cooley, C. H., *Theory of Transportation*, in *Sociological Theory and Social Research*, N. Y. 1930.
42. Coon, C. S., *Caravan. The Story of The Middle East*, N. Y., 1951.
43. Cornish, Vaughan, *The Great Capitals*, Lond., 1923.
44. Craig, J. I. and Hanna, Badie, «Pop. of Egypt.» *Comitato Italiano per lo Studio dei Problemi della Popolazione*, Rome, 1931.
45. Cressey, G., *Asia's Lands and Peoples*, 1951.
46. Davis, Darrell Haug, *Earth and Man*. N. Y. 1950.
47. Debenham, Frank, *The Use of Geog.*, Lond., 1950.
48. Deffontaines, Pierre *Géog. et Religion*, Paris 1948.
49. Demolins, Edmond, *Comment la Route Crée le Type Social, Essai de Géog. Sociale*, Paris.
50. Despois, J., «Kairouan» *Ann. de Geog*, Mars, 1930.
51. Dickinson. R. E., «Landscape and Society,» *Scot. Geog. Mag.*, Jan., 1939.
52. —————, «Morphology of the Medieval German Town», *Geog. Rev.*, 1945.
53. Dickinson, Robert E., *City Region and Regionalism*, Lond., 1947.

54. ———, Review, in Geog. Rev., April, 1950.
55. ———, The West European City, London., 1951
56. ———, Germany, Lond., 1953.
57. ———, «Geog. of Commuting : The Netherlands and Belgium», Geog. Rev., Oct., 1957.
58. Dopp, P.H., «Le Caire Vu Par les Voyageurs Occidentaux du Moyen Age» Bull. Soc. Géog. d'Egypte. Nov., 1951.
59. East, W. G., Geog. Behind History, 1948.
60. ———, An Historical Geog. of Europe, Lond., 1950.
61. ———, Mediterranean Problems.
62. El-Gritly, A. A., Structure of Modern Industry in Egypt, L'Egypte Contemporaine, Cairo, 1948.
63. Encyclopaedia of Islam, Vol. 1, Part., 1.
64. Ericksen, E. Gordon, Urban Behavior, N. Y. 1954.
65. Escritt, L. B., Regional Planning, Lond. 1943.
66. Fagg, C. C. and Hutchings, G. E., Intro to Regional Surveying, Cambridge, 1930.
67. Fairgrieve, J., «Content of Historical Geog. A. Discussion». Geog., Spring 1921.
68. ———, Geog. and World Power, Lond. 1941.
69. ———, Geography in School, Lond., 1949.
70. Fawcett, C. B., «The Position of Some Capital Cities», Geog. Teacher, 1917-8.
71. Fawcett, C. B., Provinces of England, London., 1919.
72. ———, «Whither P p.?» Geog., March, 1937.

73. Finch, V. C., Trewartha, G. T., Robinson, A. H. and Hammond, E.H., Elements of Geog., 1957.
74. Fisher, W. B., Middle East, Lond., 1950.
75. Fitzgerald, W., «Geog. and its Components,» Geog. Jour May-June, 1946.
76. —————, The New Europe, Lond, 1946.
77. —————, Africa, Lond., 1955.
78. Fleure, H. J., «Regions in Hum. Geog.» Geog. Teacher, 1917-8.
79. —————, «Geog. and the Scientific Movement,» Geog., March., 1937.
80. Forde, D., Habitat. Econ. and Soc., Lond., 1948.
81. Fromont, P., Démographie Economique, Paris, 1947.
82. Garnett, Alice, «Capitals of Morocco,» Scot. Geog. Mag., Jan., 1928.
83. Geddes, P., Cities in Evolution, Lond., 1915.
84. Geddes, P. and Branford, V., «Rural and Urban Thought,» Soc. Rev. Jan. 1929.
85. «Geographers and Town Planning,» Geog. Teacher, 1917-8.
86. George, Hereford B., Relations of Geog. and Hist., Oxon, 1910.
87. George, Pierre, Geog. Industrielle du Monde, Coll. Que Sais-Je ? 1949.
88. —————, La Ville. Le Fait Urbain à travers le Monde Paris. 1952.
89. Gilbert, E. W., «Practical Regionalism in England and Wales» Geog. Jour., July, 1939.

90. —————, «Growth of Inland and Seaside Health Resorts: in England,» Scot. Geog. Mag., 1939.
91. —————, and Steel, R. W., «Social Geog. and Its Place in England,» Scot. Geog. Mag., 1939.
92. —————, «Industrialisation of Oxford». Geog. Jour., 1947.
93. Gilbert, «Growth of Brighton,» Geog. Jour., Vol. CXIV, 1949.
94. —————, Geog. and Regionalism. in Taylor's Geog. in 20th. C., Lond. 1949.
95. Gist, N. P. and Halbert, L.A., Urban Society, N. Y. 1956.
96. Gottmann, J. «Regional Planning in France : A Review», Geog. Rev., April 1958.
97. Gutkind, E. A., Creative Demobilisation, London., 1943.
98. Hamdan, G., Pop. of Nile Mid-Delta, Past and Present, Ph.D. Thesis, Reading Univ., 1953, (typescript).
99. —————, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959.
100. —————, «Some Aspects, of the Urban Geog. of the Khartoum Complex.» Bull. Soc. Geog. d'Egypte, 1959.
101. —————, «Growth and Functional Structure of Khartoum» Geog. Rev., Jan., 1960.
102. —————, «Capitals of the New Africa», Econ. Geog., 1963.
103. —————, «Sizes of African Capitals», Bull, Soc. Géog. d'Egypte, 1963.
104. Harris, Chauncy D., «A Functional Classification of Cities»

in the United States,» Geog. Rev., Jan., 1934.

105. Hartshorne, Richard, The Nature of Geography A.A.A.G., Lancaster, 1939.
106. Hitti, Ph. K., The Arabs, Lond., 1948.
107. Hogben, S. J., Muhamadan Emirates of Nigeria, Lond., 1930.
108. Houston, J. M., A Social Geog. of Europe, Lond. 1953.
109. Howe, G, Melvyn, Geog. in the Soviet Universities, Geog. Jour, March, 1958.
110. Huggins, K.H., «Landscape and Landschaft,» Geog., 1936.
111. Huntington, E., Climate and Civilisation, New Haven.
112. —————, Palestine and Its Transformation, 1911.
113. Huntington, E. and Williams, F., Business Geog., N. Y., 1926
114. —————, Williams and Valkenburg, Econ. and Soc. Geography.
115. —————, A.A.A.G., Vol., XXII, 1932.
116. —————, Mainsprings of Civilisation, N. Y., 1945.
117. Jackson. J. N., «The Place of Geog. in Town and Country Planning,» Geog. Jan., 1958.
118. James, Preston, «Terminology of Regional Description,» A.A.A.G., Vol. 24, 1934.
119. Jefferson, M., «Distribution of World's City Folks, A Study in Comparative Civilisation» Geog. Rev., July 1931.
120. —————, «Law of the Primate City,» Geog. Rev., April 1939.

121. ———, «Great Cities of the United States. 1940»
Geog. Rev. July, 1941.
122. Jonasson, Olof, «Agric. Regions of Europe», Econ. Geog,
1925.
123. Jones, J.H., «Industry and Planning», in Gutkind's Creative-
Demob Vol. II.
124. Jones, R., and Bryan, P. W., N. America, Lond.
125. Keane, A. H., Africa, Lond., 1895, Vol. II.
126. ———, Central and South America, Lond.,
127. Kimble, G. H., T., The Inadequacy of the Regional Concept,
in Lond. Essays in Geog., ed., Stamp and
Wooldridge, Lond., 1951.
128. Klein, J., La Tunisie, Coll. Que Sais-Je ?, 1939.
129. Klimm, Lester E., Otis Starkey and Norman Hall, Introduc-
tory Econ. Geog. N. Y., 1940.
130. Kolb, J. H. and Brunner L., A. Study of Rural Society,
Madison, 1940.
131. Lambert, Audrey M., «Millionaire Cities, 1955», Econ., Geog.,
Oct. 1956.
132. Landry, Adolphe, Traité de Démographie, Paris, 1949.
133. Lavedan, P., Géog. des Villes, Paris, 1936.
134. Le Lannou, Maurice, La Géog. Humaine, Paris, 1949.
135. Leighley, John B., «Some Comments on Contemporary
Geographic Method.» A.A.A.G., Sept. 1937.
136. Linton, David L., «Geog. and the Social Revolution», Geog.,
Jan. 1957.

137. Losch, August, *Economics of Location. A Pioneer Book in the Relations Between Economic Goods and Geography.* Trans., N. Haven 1954.
138. Lowenthal, D., «The West Indies Chooses a Capital,» *Geog. Rev.*, July 1958.
139. Mackaye, Benton, «End or Peak of Civilization?», *The Survey*, Vol. LXVIII, no. 13, 1932.
140. Martonne, Emm. de, *A Shorter Physical Geog.*, Trans. Lond., 1948.
141. Markham, S.F., *Climate and the Energy of Nations*, 1947.
142. McCarty, H.H., «A Functional Analysis of Pop, Distribution» *Geog. Rev.*, 1942.
143. McCullam, Ian, *Physical Planning*, Lond.
144. McKenzie, R. D., *The Metropolitan Community*, N. Y., 1933.
145. *Memoirs of Baron de Tott*, trans., Lond., 1786. Vol. 2.
146. Mitchell, J.B., *Historical Geog.*, Lond., 1954.
147. Mogeý, J., *Stddy of Geog.*, H. U. L., 1950.
148. Monkhouse and Wilkinson, *Maps and Diagrams*, Lond., 1950.
149. Moore, W. G., *The World's Wealth*, Pelican Books, 1947.
150. Morgan, F. W., «Three Aspects of Regional Consciousness». *Soc. Rev.*, Jan. 1939.
151. Morgan, F. W., *Ports and Harbours.*, Lond., 1952.
152. Mosséri, V., «Le Sebakh des Koms, ou Sebakh Koufri» *Bull, Inst. d'Egypte.* t. III. 1920—1.
153. Mumford, Lewis, «Regionalism and Irregionalism,» *Soc. Rev.*, Oct. 1927.
154. —————, «Theory and Practice of Regionalism.» *Soc. Rev.*, April 1928.

155. ———, Condition of Man, Lond., 1944.
156. ———, Culture of Cities, Lond., 1946.
157. ———, City Development, Lond., 1946.
158. Murray, Margaret, A., The Splendor That Was Egypt, N.Y., 1949.
159. Myrdal, Gunnar, Industrialisation and Pop., in Econ. Essays in Honour of Gustav Cassel, Lond. 1933.
160. Odum, H. W., Promise of Regionalism, in Regionalism in America, ed., M. Jensen, Madison, 1951.
161. Ogburn, W. F. and Nimkoff, M. F., Handbook of Sociology, Lond. 1953.
162. Peake, H. and Fleure, H. J., The Horse and the Sword, Corridors of Time, Vol. X, 1933.
163. Petrie, W. M. Flinders, Social Life in Ancient Egypt, Lond., 1923.
164. Quayle, Thomas, «Geog. and Language». Geog. Teacher, 1917—8.
165. Ratzel, F., «Die Geographisch Lage der Grossen Stadte», Kleine Schriften, II. Munich, 1906.
166. Renner, George and White, Langdon. Geography : An Introduction to Hum. Ecology, 1936.
167. Rewienska, Wanda, La Densité Urbaine en Pologne, Cong. Geog., Varsovie, 1934. t. III.
168. Ripley, W. Z., Races of Europe, 1899.
169. R.L.H., «New Capitals of Asia» Geog. Rev. July 1958.
- 170.- Rose, John K., Geog. in the Federal Government, Wahington, in Taylor's Geog. in 20th. C.

171. Rostaing, Ch., *Les Noms de Lieux*, Coll. Que Sais-Je ? Paris, 1945.
172. Rostovtzeff, M., *Caravan Cities*, Oxford, 1932.
173. Roxby, P.M., «Scope and Aims of Hum. Geog.» Scot. Geog. Mag., 46, 1930.
174. Rudmose-Brown, R. N., *Principles of Economic Geog.*, Lond., 1946.
175. Savary, M., *Letters Sur L'Egypte*, Paris, 1786.
176. Sauer, Carl O., *Morphology of Landscape*. Berkeley, 1938.
177. Scott Report, in *Country and Town*, A Penguin Special 1943.
178. Semple, E. C. *Influences of Geog. Environment*, 1911.
179. Sharp, Th., *Town Planning*, Pelican, 1942.
180. Singer, H. W., «The Courbes des Pop. A Parallel to Pareto's Law» *Economic Journal*, Vol. XLVI, no. 182, June, 1935.
181. Smailes, A. E., *Ill-Balanced Communities* in E. A. Gutkind's *Creative Demobilisation*, Lond., 1943. Vol. II.
182. ———, *Redistribution of Settlement*, in Gutkind.
183. ———, «Urban Hierarchy in England and Wales,» *Geog.*, 1949.
184. ———, *Geog. of Towns*, Lond., 1953.
185. Smith, T. Lynn, *Sociology of Rural Life*, N. Y. 1947.
186. Sombart, W., *Der Moderne Kapitalismus*, 3rd ed. Munich and Leipzig, Vol. I.
187. Sorokin P., *Contemporary Sociological Theories*, 1926.

188. ———, Society, Culture and Personality, N. Y. 1947.
189. Sorre, Max., Les Fondements de la Geog. Humaine Paris, 1952.
190. Spate, O. H. K., «Factors in the Development of Capital Cities», Geog. Rev., Vol. 42
191. ———, «The End of an Old Song ? The Determinism-Possibilism Problem» Geog. Rev. 1958.
192. Spengler, Oswald, Der Untergang des Abendslandes, Munich, 1921, Vol. II.
193. Stamp, L. Dudley, Asia, Intermediate Geog., Lond.
194. ———, Applied Geog., in Lond., Essays in Geog. ed. Stamp and Wooldridge.
195. Stewart, C.T., «Size and Spacing of Cities» Geog. Rev. April, 1958.
196. Tatham, G., Geog. in The Nineteenth Century, in Taylor's Geog. in 20th. C.
197. Taylor, Griffith, Our Evolving Civilisation, Toronto, 1947.
198. ———, Urban Geography, Lond., 1949.
199. Thomas, Lewis F., The City in War and Peace, in Renner's Global Geog., N. Y. 1945.
200. Toschi, Umberto, «Vatican City State», Geog. Rev. 1931.
201. Tricart, J., Cours de Geog. Hum., Fasc. II, Habitat Urbain Paris 1958.
202. Tulippe, O., Considerations sur la Géog. du Peuplement. Liège, 1932.

203. Tuthill, Richard, L., Soviet Russia-An Example of Contiguous Land Expansion, in G. T. Renner's Global Geography, N.Y. 1945.
204. Tweedy, Owen, in Middle East, Roy. Inst. Intern. Aff., Lond., 1950.
205. Ullman, E., «A Theory of Location of Cities» Amer Jour. Sociology, 1941.
206. Unstead, J.F., Europe of To-day. Lond., 1927.
207. Uthwatt Report. in Country and Town. A Penguin Special, 1943.
208. Valkenburg, S. V., Rise and Decline of German Lebensraum, in Weigert's New Compass of the World, N.Y., 1949.
209. Vallaux, Camille, Geog. Sociale. La Mer. 1908.
210. ————, Géog. Sociale. Le Sol et l'Etat, Paris, 1911.
211. Van Cleef, Eugene, «The Urban Profile», A.A.A.G., Dec 1932.
212. ————, «Hinterland and Umland», Geog. Rev., April, 1941.
213. Walek-Czernecki, T., La Population de L'Egypte ancienne, Congrès Inter de la Pop., Paris, 1937, Livre II.
214. Watson, James Wreford, The Sociological Aspects of Geog., in Taylor's Geography in the Twentieth Century. Lond., 1951.
215. Ways and Means of Rebuilding. Report of Lond. Conference of Town and Country Planning Assoc., 1943.

216. Weaver, J. C., «Silver Peak and Blair», *Econ. Geog.*, Jan., 1936.
217. Weigend, Guido. «Some Elements in the Study of Port Geog.», *Geog. Rev.*, April 1958.
218. Wells, H. G. *Work, Wealth and Happiness of Mankind*. Lond. 1932.
219. Whittlesey, D., *The Earth and State*. 1944.
220. Willatts, E. C., *Some Principles of Land-Use Planning*. in Lond. *Essays in Geog.*
221. Williams, G., *Econs. of Every-day Life*. Penguin Books, 1950.
222. Winid, W. *Scope of Urban Geog.*, *Comptes Rendus, Cong. Intern. Géog. Varsovie*, 1934, t. III.
223. Wirth, Louis, *Limitations of Regionalism*, in *Regionalism in America*, ed., Merrill.
224. Wood, H. T., *Africa in Ancient Times*, in Lond. *Essays*.
225. Wooldridge, S. W., «Town and Rural Planning», *Geog.*, June, 1938.
226. —————, and East, W. G., *Spirit and Purpose of Geog.* Lond., 1950.
227. Woolley, L., *Dead Towns and Living Men*, Lond. 1920.
228. Wright, J. K., «Certain Changes in Pop. Distribution in the United States», *Geog. Rev.*, July. 1941.
229. Zelinsky, Wilbur, *Review of Pierre George*, *Econ. Geog.*, April 1956.
230. Zeuner, F. E., *Dating the Past. A Study in Geochronology*. Lond., 1950.
231. Zon, Raphael, «Forests and Hum. Progress», *Geog. Rev.* Sept. 1920.

232. L. Dudley Stamp, *Applied Geog.*, Pelican, 1960.
233. G. P. Wibberley, *Agriculture and Urban Growth*, Lond., 1959.
234. *International Urban Research, The World's Metropolitan Areas*, Berkeley, 1950.
235. Jack Gibbs, *Urban Research Methods*, N.Y., 1961.
236. S. Gregory, *Statistical Methods and the Geographer*, Lond., 1963.
237. C.H. Kraeling, R. Adams, *City Invincible*, Chicago, 1960.
238. Ph. Wagner, Marvin Mikesell, *Readings in Cultural Geog.* Chicago, 1962.
239. H. Mayer, C. Kohn, *Readings in Urban Geography*, Chicago, 1959.
240. Brian Berry et al., *Essays on Geography and Economic Development*, Chicago, 1960.
241. J. Albertini et al., *Aménagement Régional et Démocratie Economique*, Paris, 1960.
242. O.D. Duncan et al., *Metropolis and Region*, Baltimore, 1960.
243. Pierre George, *Précis de Géog. Urbaine*, Paris, 1961.
244. Pierre George, *Questions de Géog. de la Population*, Paris, 1959.
245. Pierre George, *Etude Sur les Migrations de Population*, Paris, 1959.
246. T. W. Freeman, *Geography and Planning*, Lond., 1958.

247. Pierre Lavedan, *Histoire de l'Urbanisme*, Paris, 1926—52.
(4 vols.)
248. Michel Philippinneau, *Géographie et Action*, Paris, 1960.
249. W. M. Robson, *Great Cities of the World*, Lond., 1955.
250. Griffith Taylor, *Urban Geography*, Lond., 1951.
251. Jean Gottmann, *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, N.Y., 1961.
252. G. Sjöberg, *The Preindustrial City: Past and Present*, Glencoe, 1960.
253. Adna Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, N. Y., 1899.
254. E. A. Gutkind, *Urban Development in Central Europe*, N.Y., 1964.
255. Walter Isard, E. Schooler, Th. Vietorisz, *Industrial Complex Analysis and Regional Development*, N. Y., 1959.
256. Walter Isard, *Location and Space - Economy*,
257. ———, et al., *Methods of Regional Analysis: An Introduction to Regional Science*, N.Y., 1960.
258. Roberto Bachi, *Statistical Analysis of Geographical Series*, Jerusalem, 1957.
259. Otis D. Duncan, Ray P. Cuzzort, Beverly Duncan, *Statistical Geography: Problems in Analysing Areal Data*, Glencoe, 1961.
260. E. Higbee, *The Squeeze: Cities Without Space*, N. Y., 1960.

261. Horwood, R. Boyce, et al., Studies of the Central Business District and Urban Freeway Development, Seattle, 1959.
262. Emrys Jones, A Social Geog. of Belfast, Lond., 1960.
263. A.C. O'Dell, Railways and Geography, Lond., 1956.
264. D.L. Linton (ed.), Sheffield and its Region, Sheffield, 1956.
265. R. H. Best, J T. Ward, The Garden Controversy, Lond., 1956.
266. A. A. Smailes, «Urban Hierarchy in England and Wales», Geog., Vol. 29, 1944.
267. ———, «The Urban Mesh of England and Wales», Trans. Publ. Inst. Brit. Geographers, no. 11, 1946.
268. ———, «Analysis and Delimitation of Urban Fields», Geog. Vol. 32, 1947.
269. F. H. W. Green, «Urban Hinterlands in England and Wales : Analysis of Bus Services», Geog. Jour., Vol. 116, 1950.
270. H. J. Fleure, «Some Types of Cities in Temperate Europe», Geog. Rev., 1920.
271. C. B. Fawcett, «Balance of Urban and Rural Population», Geog., Vol. 15, 1929.
272. Chauncy D. Harris, «A Functional Classification of Cities in U.S.A.», Geog. Rev., Vol. 33, 1943.
273. H. E. Park, E. W. Burgess, R.D. Mckenzie, The City, 1925
274. R.D. Mackenzie The Metropolitan Community, N.Y., 1933.

- 275. E. A. Gutkind, Revolution of Environment, Lond., 1946.
- 276. G. Breeze (ed.), The City in Newly Developing Countries, .
Prentice, Hall, 1968.
- 277. Pierre George, Introduction à l'Etude Géog. de la Population, .
Paris, 1951.
- 278. R. E. Dickinson, City and Region, Lond., 1964.
- 279. H. Bartholomew Urban Land Uses, Harvard, 1932.
- 280. K. Liepmann, The Journey to Work, Lond., 1944.
- 281. Pirenne, Medieval Cities, N.Y., 1937.

